nadian
mphlets
117
map in Maps

St Lawrence & Ottawa Grand Junction Railroad Company
Rapport des directeurs.

04117

Gagnon. vol. 1. p. 110. no. 819a

RAPPORT

DES

DIRECTEURS ET DU PRINCIPAL INGENIEUR

DE LA

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

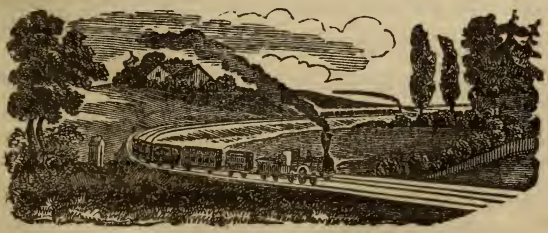
DE LA

GRANDE JONCTION

DU

ST. LAURENT ET DE L'OUTAOUAIS.

9 MAI, 1853.



MONTRÉAL:
DE L'IMPRIMERIE DE JOHN LOVELL, RUE ST. NICOLAS.
1853.

RAPPORT DES DIRECTEURS.

Les directeurs de la Compagnie du chemin de fer de la Grande Jonction du Saint-Laurent et de l'Outaouais, en mettant sous les yeux des Actionnaires et du Public le Rapport de leur principal Ingénieur, se prévalent de l'occasion pour donner un sommaire et une explication succinte de l'origine, du progrès et de la présente perspective de leur entreprise.

La charte d'incorporation, en vertu de laquelle cette Compagnie existe, a été obtenue de la Législature, en 1850, par la Compagnie du Chemin de Fer de Montréal et La Chine, avec l'intention d'étendre le chemin de fer qu'elle avait alors en opération, dans la direction de Prescott. La charte, qui est on ne peut plus libérale, autorisait la Compagnie à construire un Chemin de Fer allant de quelque endroit ou " point convenable, dans la " Paroisse de La Chine, à quelque point à Prescott, ou " aussi près qu'il serait convenable ou commode, de Pres- " cott, dans le Haut-Canada, soit dans la direction de " Sainte-Anne, Vaudreuil, Rigaud, et vers Hawkesbury, " et de là à quelque point, à Prescott, ou aussi près qu'il " serait commode, de Prescott, ou dans la direction de " Saint-Eustache, Saint-André, Grenville, et de là à quel- " que point, à Prescott, ou aussi près qu'il serait commode, " de Prescott sus dit, dans quelque ligne que ce soit que

" la dite Compagnie pourra trouver la plus convenable." L'Acte autorise aussi la Compagnie à construire et employer des bateaux à vapeur en rapport avec son chemin sur l'une ou l'autre, ou l'une et l'autre des rivières Saint-Laurent et Outaouais.

Le fonds capital de la Compagnie est fixé par l'Acte à £750,000, courant, ou environ £7,000, par mille de chemin, et elle est autorisée à emprunter une nouvelle somme de £750,000, et à en payer un taux d'intérêt aussi élevé que celui de 8 pour cent, s'il est exigé.

L'Acte prévoit de plus :

1o. Que le chemin pourra être partagé en sections, et qu'une section quelconque pourra être faite et travaillée avant que d'autres sections soient commencées, et à cette fin, on pourra souscrire conditionnellement pour une section particulière.

2o. Les Directeurs pourront établir et régler, de temps à autre, les péages et impositions à percevoir pour le transport des effets et des passagers.

3o. Il est accordé à la Compagnie jusqu'au 10 Août 1856, pour commencer, et jusqu'au 10 Août 1863, pour compléter son chemin.

4o. Toutes Corporations, ecclésiastiques ou civiles, sont autorisées à prendre des actions dans la Compagnie, ou à lui prêter de l'argent.

5o. Un nombre compétent des Directeurs est autorisé à unir, relier, ou acheter tout autre Chemin de Fer qui est maintenant, et qui pourra être ci-après incorporé ou privilégié, dans une partie quelconque du pays, entre Montréal et Prescott, et à augmenter encore, en conséquence, son fonds capital, jusqu'à la concurrence de celui du chemin acheté.

6o. Enfin, l'Acte ne contient aucune disposition autorisant le Gouvernement à prendre possession du chemin, à quelque condition que ce soit, comme c'est le cas dans la charte de beaucoup d'autres Compagnies.

La charte ci-dessus décrite a été octroyée le 10 Août 1850, à la Compagnie du Chemin de Fer de Montréal et La Chine, mais cette Compagnie était trop occupée de l'extension de son chemin, à partir de Caughnawaga, pour se prévaloir des priviléges qui lui étaient accordés. L'agitation de la ligne de Tronc, ou principale, à Kingston et Toronto, qui eut lieu l'année suivante, tendit encore davantage à l'empêcher d'agir, en vertu de sa charte, jusqu'à ce que cette ligne fût placée définitivement.

Par anticipation, en apparence, ou prévision de ces éventualités, la Législature a disposé, dans la charte, que si la Compagnie de Montréal et La Chine n'avait pas la volonté, ou était incapable de continuer le chemin, il serait loisible à certains messieurs, y nommés, d'organiser une Compagnie indépendante, qui posséderait les pouvoirs et priviléges accordés par la charte, aussitôt que cette dernière aurait été abandonnée formellement par les Directeurs du chemin de Montréal et La Chine. Cet abandon ayant été fait formellement, la présente Compagnie a été organisée sans perte de temps, et en autant que la charte avait prévu l'extension du chemin existant de La Chine vers l'ouest, un des premiers actes de la nouvelle Compagnie a été de se prévaloir de cette disposition de la charte, faite exprès pour le cas, qui l'autorisait à relier d'autres chemins, et elle est entrée en arrangement par écrit avec la Compagnie du Chemin de Fer de Montréal et New-York, pour l'usage de la partie de son chemin qui se

trouve entre Montréal et La Chine, par lequel arrangement, la Compagnie du Chemin de Fer de la Grande-Jonction du Saint-Laurent et de l'Outaouais s'est assuré tous les avantages d'un *terminus*, ou terme, dans la ville de Montréal.

Les Directeurs prendront ici l'occasion de dire que pendant tout le cours de l'initiation et de l'organisation de cette Compagnie, ils ont reçu l'appui de la presse périodique, et, à ce qu'ils croient, de leurs concitoyens généralement, et leur projet a été accueilli avec satisfaction sur toute la la ligne du chemin proposé. Le prospectus et les avis ont été imprimés dans les deux langues, et les Directeurs en appellent maintenant à ces documens, convaincus qu'aucun acte subséquent de la Compagnie n'a été, de quelque manière que ce soit, en contradiction avec les principes qui y sont énoncés.

Peu après l'élection des Directeurs et la nomination des Officiers, il s'est élevé à Montréal une opposition dans laquelle on trouvait à redire à la position de la Compagnie pour les raisons suivantes :

1o. On objectait que la charte autorisait seulement la construction d'un chemin partant de la paroisse de La Chine et remontant l'Outaouais, et que conséquemment ce chemin ne pouvait pas se terminer à Montréal.

En réponse à cette objection, les Directeurs diront qu'ils ont pris la charte telle qu'ils l'ont trouvée ; que c'était alors la seule en existence, en vertu de laquelle une Compagnie de Chemin de Fer de l'Outaouais pût être organisée, qu'ils l'ont organisée en vertu de cette charte, avec l'entière approbation de la presse et du public de Montréal, et ont donné la plus complète publicité

à l'origine, à la nature et aux dispositions de cette charte. Il leur aurait donc été rendu plus de justice, si cette objection avait été faite plutôt qu'elle ne l'a été. Il a été entièrement obvié à cette objection ou difficulté, *qui était une conséquence nécessaire de l'indépendance de cette Compagnie*, par l'arrangement fait avec le chemin de fer de Montréal et New-York.

La seconde objection était que la route de La Chine détournerait le commerce de la ville de Montréal.

La réponse à cette objection se trouvera dans le Rapport du principal Ingénieur. Les Directeurs diront en outre, que si la charte avait été retenue et exécutée par la Compagnie de Montréal et New-York, on aurait pu prétendre qu'il avait été montré une préférence ou prédilection indue pour les connections méridionales de cette ligne ; mais cette Compagnie a mis la charte à la disposition des citoyens de Montréal, et une Compagnie indépendante ayant été organisée, cette dernière est à l'abri d'influences étrangères autant qu'elle pouvait l'être. A l'égard de la route de La Chine, comme route, les Directeurs sont convaincus que c'est la seule par laquelle un Chemin de Fer de l'Outaouais puisse entrer dans Montréal. Mais en même temps que les Directeurs croient qu'il est du véritable intérêt du chemin de s'assurer tous les avantages d'une communication non interrompue avec la ville de Montréal, ils n'oublient pas les autres intérêts dont ils sont les gardiens, et ils ne peuvent pas supposer qu'il existe, de la part des citoyens de Montréal, un désir de placer une grande voie de communication avec l'Outaouais sur un autre pied que celui d'une liaison ou correspondance libérale et éclairée.

La dernière objection faite était que le chemin devrait aller directement à Bytown, au lieu de toucher au commerce de l'Outaouais, à Kemptville. Les Directeurs prendront la liberté de renvoyer de nouveau au Rapport de l'Ingénieur pour une réponse pleine et complète. Cette Compagnie s'est proposé de se prévaloir des priviléges de sa charte, en liant son chemin avec celui de Bytown et Prescott, à ou près Kemptville, parce qu'une telle liaison avait été prévue, ces deux chemins ayant été incorporés en même temps, et parce que les deux chemins venant de Kemptville et Grenville respectivement vers Prescott, se rapprocheraient nécessairement l'un de l'autre, par une certaine distance, avant d'atteindre le dernier point. Ainsi donc, la jonction proposée ne pourrait pas créer la moindre contrariété entre ces chemins, non plus qu'avec la ligne du Grand Tronc.

Les Directeurs affirment donc avec confiance que les objections faites à la politique de cette Compagnie par certains particuliers de Montréal sont, non-seulement sans fondement, mais que les prétendues raisons d'opposition, sont, dans le fait, de forts argumens en faveur de l'importance et de la valeur du chemin. Il sera néanmoins à propos de faire allusion à la manière de voir et d'agir de ceux qui y sont opposés, et à son influence sur la position de cette Compagnie. Il fut signé, à Montréal, à Terrebonne et à Bytown, des pétitions demandant une charte pour un chemin qui partirait de la première ville par la route de l'extrémité du nord de la Montagne, et passant par le comté de Terrebonne, remonterait la rivière des Outaouais jusqu'à Bytown. Une telle route n'aurait pas couru sur les brisées de cette Compagnie,

quand même il y aurait eu quelque raison probable de croire qu'elle serait mise en opération. Mais lorsque le nouveau projet de loi fut imprimé, les Directeurs de cette Compagnie furent surpris de voir que, quoique le préambule décrivît une telle route comme étant l'objet de la demande des pétitionnaires, les dispositions du projet donnaient aux personnes privilégiées le pouvoir de construire un chemin entre Montréal et Bytown, *sur toute route qui pourrait être jugée convenable.* En même temps que cette Compagnie ne pouvait qu'être flattée de voir que sa ligne avait été jugée digne d'être adoptée dans les dispositions de la charte de la nouvelle Compagnie, les Directeurs sentirent qu'il était de leur devoir envers les actionnaires, de s'opposer à une mesure qui aurait autorisé la Compagnie de Montréal et Bytown à placer sur sa ligne la trace précise de cette Compagnie, jusqu'à Grenville. C'est ce qu'ils ont fait avec succès ; mais ils ont renoncé à toute opposition, à condition que la nouvelle Compagnie s'en tiendrait à la route qu'elle avait demandée par sa pétition, savoir : "Par l'extrémité du nord-est de la Montagne et à travers le comté de Terrebonne." Cet amendement, ou changement, a eu lieu en conséquence ; mais avenant le cas où le Pont du Saint-Laurent serait placé beaucoup au-dessus de son site proposé, la ligne de Terrebonne a été autorisée à abandonner son entrée dans Montréal, et à atteindre le pont, en reliant la ligne du Grand Tronc, à La Chine ou au-dessus. L'occurrence de cette éventualité éloignée mettrait la ligne de Terrebonne en concurrence avec cette Compagnie pour le commerce de Saint-Eustache seulement : pour tous les autres points, la supériorité

de la direction ou du caractère de la Grande-Jonction du Saint-Laurent et de l'Outaouais mettrait au défi toute rivalité. Mais il y a tout lieu de supposer que le commerce de Terrebonne cherchera la ligne de cette Compagnie, par un reliement à Saint-Eustache, plutôt que d'encourir les frais non nécessités d'une autre ligne entre ce point et La Chine.

Laissant de côté cette dissention malheureuse, mais temporaire, comme ils s'en flattent, survenue dans la ville de Montréal, les Directeurs félicitent les actionnaires et les citoyens de l'approbation cordiale et de la faveur avec lesquelles cette entreprise a été accueillie par les districts agricoles situés le long de la ligne.

Le Conseil de Comté des Comtés Unis de Stormont, Dundas et Glengary ont offert de souscrire £50,000 au Fonds de cette Compagnie, si une route particulière était adoptée. Suivant cet exemple, le Conseil des Deux-Montagnes a passé une résolution à l'effet de prendre des actions au montant de £100,000 dans ce chemin, et il s'est adressé au parlement pour être autorisé à le faire. Les habitants du comté de Prescott ont exprimé par vote, à une assemblée publique, la volonté de souscrire pour £15,000, et finalement, trois townships, Lochiel, Finch et Winchester, sur la ligne entre Hawkesbury et Kemptville, ont souscrit, dans la forme légale nécessaire, £34,000 dans le Fonds de cette Compagnie.

Les villes de Perth, Merrickville et Kemptville ont, en conséquence de l'organisation de cette Compagnie, demandé une charte pour un chemin de fer reliant ces villes, et les mettant ainsi en communication directe avec Montréal.

Il ne reste plus aux Directeurs qu'à annoncer que les explorations préliminaires ont été complétées jusqu'à Grenville, et que les explorations pour location sont presque achevées. Le résultat est des plus favorables, en autant qu'il n'y aura pas de gradation allant à trente pieds par mille : les ouvrages en terre sont de la sorte ia moins difficile, et à l'exception de la traverse de l'Outaouais, les structures mécaniques sont en petit nombre et de peu d'importance.

En vertu des dispositions de leur charte, les Directeurs se sont décidés à prendre la section de la ligne entre La Chine et Grenville, qui court à travers Saint-Eustache, et de là par le centre du comté des deux-Montagnes, jusqu'à Saint-André, Carillon, Chatham et Grenville.

L'examen préliminaire de la route entre la rivière des Outaouais et Kemptville a aussi été commencé. Cette section sera entreprise aussitôt que l'action des municipalités, le long des routes, sera définitivement connue ; pourvu que cette section (comme il y a tout lieu de le croire,) encourage la Compagnie à procéder ultérieurement, à présent, en vertu de sa charte.

Le tout néanmoins respectueusement soumis.

Wm. F. COFFIN,
Président.

CHFMIN DE FER DE LA GRANDE JONCTION

DU SAINT LAURENT ET DE L'OUTAOUAIS.

President:

WM. F. COFFIN, Ecr.

Vice-President:

L. H. HOLTON, Ecr.

Directeurs:

Hon. PETER McGILL.
Hon. THOS. McKAY.
Hon. JOHN YOUNG.
Hon. CHAS. WILSON.
WM. MOLSON, Ecr.
JOHN TORRANCE, Ecr.
WM DOW, Ecr.
D. L. McPHERSON, Ecr.
DAVID DAVIDSON, Ecr.
JOHN McKINNON, Ecr.
H. H. WHITNEY, Ecr.

Secretaire:

G. F. COCKBURN, Ecr.

Ingenieur en chef:

THOS. C. KEEFER, Ecr.

Conseil:

A. CROSS, Ecr.

Banquiers:

LA BANQUE DE MONTREAL.

CHEMIN DE FER DE LA GRANDE JONCTION

DU

ST. LAURENT ET DE L'OUTAOUAIS.

RAPPORT DE L'INGENIEUR.

AU SECRETAIRE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA GRANDE JONCTION DU SAINT LAURENT ET DE L'OUTAOUAIS.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de faire rapport de l'achèvement de l'EXPLORATION du Chemin de Fer de la Grande Jonction du Saint-Laurent et de l'Outaouais, jusqu'à Carillon. La compagnie était en possession d'examens détaillés des sections situées entre La Chine et Saint-Eustache, par une route, et entre Carillon et Grenville, par pas moins de trois lignes. La présente exploration a donc été dirigée au reliement de Saint-Eustache et de Carillon (ce qui a été fait par deux lignes,) comme aussi à l'examen d'une ligne de Montréal à Saint-Eustache par la roûte du côté du Nord-est de la Montagne. Ce dernier examen a été entrepris à l'effet de constater si cette route serait préférable à une route qui passerait par La Chine, afin que, si les circonstances rendaient l'adoption d'un tel plan désirable, la Compagnie pût prendre des mesures pour l'altération nécessaire de sa charte, et que, s'il en était autrement, le public fût convaincu que l'adoption de la route méridionale, par La Chine, n'avait pas été adoptée sans due considération et raisons valables.

Comme on a trouvé à objecter à la route pour l'approche de l'autre terminus du chemin, savoir celui de Kemptville, j'eus instruction de rapporter à la Compagnie s'il lui serait avantageux de changer sa ligne, en amendant sa charte de manière à faire que Bytown fût le terminus.

Après que j'eus reçu mes instructions, les partisans d'une route de Montréal et Bytown, par Terrebonne, ont obtenu une charte qui les autorise à mettre leurs vues à effet. Cette Compagnie est donc libérée des importunités ou tracasseries qui accompagnent toujours la location de tout chemin de fer important. Il est dans l'ordre, que les personnes qui sont en faveur d'une route et d'une politique différentes de celles pour lesquelles cette Compagnie tient, s'efforcent de mettre leurs vues à effet, plutôt que de vouloir se saisir des deux extrémités du Chemin de Fer de la Grande Jonction du Saint-Laurent et de l'Outaouais, et de n'en faire plus qu'un projet de peu d'importance et entièrement différent.

En tentant d'exécuter un grand projet, tel que le présent, reliant différentes localités qui ont des idées différentes et peut-être contraires, quant à leurs propres intérêts, on ne peut pas supposer que les vues d'une partie seulement des particuliers intéressés à la chose soient adoptées par les autres contributeurs pour l'entreprise. Les intérêts des villes et des campagnes devraient être identiques ; mais si malheureusement, en conséquence de trop hautes prétentions de la part d'un des partis, ces partis sont comme rangés en bataille, l'un contre l'autre, il en résulte un tort essentiel, qui retombe avec le plus de gravité sur le plus faible des deux. Il s'en suivrait donc un mal extrême, si, en conséquence d'un acte quelconque des citoyens de Montréal, les districts agricoles sur lesquels il compte, étaient portés à croire que le monople exclusif de leur commerce serait tenté dans cette ville, au moyen de routes forcées, et d'ar-

rangemens incommodes ou inconvenables, quant au terminus. Il ne serait pas d'une bonne politique de faire un tel aveu de faiblesse, ou d'admettre quelque chose d'aussi dérogatoire au juste orgueil de chaque citoyen que le serait, de la part de la métropole commerciale du Canada, de la plus grande cité de l'Amérique Britannique du Nord, la tentative de forcer un chemin de fer à entrer dans ses faubourgs, derrière une montagne, dans le but avoué d'éviter le commerce d'un village Sauvage, qui n'est pas à dix milles de son port. Le manque de politique qu'il y aurait à aliéner les sentiments des districts agricoles gît dans le fait que Boston et New-York ne leur sont pas seulement ouverts comme marchés, mais que ces deux villes font des efforts extraordinaires pour établir un trafic direct avec chaque ville provinciale du Canada, sappant par là les fondemens sur lesquels la prospérité de cette cité doit être appuyée. Il est évident aussi que les districts agricoles ne partageront pas les craintes mal fondées, conçues par quelques-uns, de voir le commerce de cette ville détourné de son cours. Ils sont assez attentifs à leurs propres intérêts pour s'appercevoir que si La Chine leur donne un choix de marchés, ou même le plus léger semblant d'avantage, ce serait *pour eux* le plus fort argument en faveur de cette route.

Ces remarques ne sont pas faites dans le but de décrier la ligne proposée de chemin de fer reliant la partie du nord de cette ville avec Terrebonne et Bytown, (qui, s'il est praticable, est de lui-même un projet louable), mais dans celui de défendre la route de la Compagnie du chemin de fer de la Grande Jonction du Saint-Laurent et de l'Outaouais, qui a été attaquée comme tendant à détourner le commerce de Montréal, au moyen de la traverse de Caughnawaga; accusation également applicable au Grand Tronc, ou à tout autre chemin à lisses qui est forcé par la formation naturelle de l'île et la

montagne de Montréal, à entrer dans cette ville, par la route méridionale ou de La Chine. Cette accusation a été retirée, en fait, par l'amendement de la charte de la ligne de Terrebonne, faisant que cette ligne puisse, à certaines conditions, embrasser les facilités fournies par la route de La Chine. En vertu de cet amendement, la ligne de Terrebonne peut, jusqu'à une certaine étendue, être amenée en concurrence avec cette Compagnie, et comme cette ligne a prétendu à une faveur spéciale de la part des citoyens de Montréal, en proposant de les mettre à l'abri de la rivalité de Caughnawaga, par un terminus du côté du nord-est de la Montagne," il est à présumer que si elle abandonne cette route pour une autre passant par La Chine, les deux projets se présentent sur le même pied devant cette ville.

On pourra néanmoins insister que la Compagnie de la Grande Jonction du Saint-Laurent et de l'Outaouais se propose de relier l'ancien chemin de La Chine, afin d'entrer dans la ville, et qu'elle s'identifie par là avec les intérêts de Caughnawaga dans ce chemin, au préjudice de Montréal.

Les articles du contrat passé récemment entre ces deux compagnies assurent une indépendance complète à la Compagnie de la Grande Jonction du Saint-Laurent et de l'Outaouais, en la mettant en état de courir dans la cité et hors de la cité avec la même facilité que le Chemin de La Chine, et à des conditions bien plus favorables que l'alternative de construire une trace ou voie indépendante.

Toute considération de prudence dicterait l'épargne de l'argent en mains, en faisant usage d'une voie qui n'est pas présentement à moitié employée, au moyen d'une rente, plutôt que de débourser plus de £100,000, dès le début d'une nouvelle entreprise (exigeant toutes ses ressources disponibles) pour atteindre le même objet.

La Compagnie de la Grande Jonction du Saint-Laurent

et de l'Outaouais aurait pu demander l'autorisation de construire une voie indépendante, et elle l'aurait obtenue avec autant de facilité qu'elle a été accordée aux Compagnies de Montréal et Kingston et du Grand Tronc ; mais une telle proposition aurait fait voir une extravagance de conduite probablement peu capable d'attirer de la confiance de la part des municipalités qui devaient être invitées à aider à l'entreprise, et qui, loin de porter envie à La Chine, préfèrent une route, que, d'après de hautes autorités de Montréal, elles peuvent regarder comme devant leur donner un marché supérieur.

Mais si la ligne de Terrebonne se prévaut de sa forme amendée, et devient une branche du Grand Tronc, à La-Chine ou au-dessus, sous quel rapport est-elle plus qu'une autre un projet de Montréal ? Si l'une est sous l'influence de la route de Caughnawaga, l'autre est sous la double influence du Grand Tronc et de celle de Saint-Lambert. Le pont fera que les effets de commerce destinés pour New-York et Boston seront transférés à Saint-Lambert, au lieu de l'être à La Chine. Sous ce point de vue de l'affaire, le projet de construire un chemin de fer dans le but de mettre le commerce de l'Outaouais à l'abri de la concurrence d'Ogdensburg, dégénère en une rivalité entre deux compagnies du côté du sud du Saint-Laurent, pour la part du lion dans le transport de ce fret. C'est tout simplement le passage d'une rivalité bien connue, maintenant en existence du côté du sud, au côté du nord du Saint-Laurent.

Si la Grande Jonction du Saint-Laurent et de l'Outaouais est regardée comme une branche du chemin de Montréal et New-York (le plus grand comme une branche du plus petit, ce qui est absurde), à plus forte raison, la ligne de Terrebonne, dans sa forme amendée, doit-elle être regardée comme une branche des chemins du Grand Tronc et du Champlain et du Saint-Laurent. La première ligne a cet avantage qu'elle n'offre qu'un moyen

de détourner le commerce, tandis que la dernière en offre au moins deux. Le passage de la large à l'étroite jauge aura lieu soit à LaChine, soit à Saint-Lambert : l'un de ces points est par chemin à lisses réellement aussi près de la ville que l'autre, et il est difficile de voir que l'un ou l'autre ait droit à la préférence, aux yeux des citoyens qui n'ont pas d'intérêts dans ces localités.

La présomption est donc, en supposant que l'état de de dépendance imputé à la Compagnie de l'Outaouais soit réel, que les intérêts de Montréal sont aussi sûrs dans les mains de la Compagnie de Montréal et New-York, composée de ses propres citoyens, et ayant un terminus au moins dans cette ville, que dans celles de la Compagnie du Grand Tronc, que ses intérêts induiraient (en autant qu'elle pourrait maîtriser la direction du fret), à porter tout plus loin, et à faire de la Pointe-Lévi ou de l'Isle Verte son port de mer, au lieu de Montréal.

Je ne suis pas entré dans ces comparaisons de position, parce que j'y attache de l'importance, ou parce que je crains que le commerce *qui appartient légitimement à cette ville*, une fois établi sur l'île de Montréal, en soit détourné par le fait qu'il existe ici une traverse ou là un pont, ou qu'un chemin de fer entre dans un faubourg particulier, ou laisse la ville par une rue particulière. On ne peut retenir pour Montréal le commerce d'un district comme celui de l'Outaonais, qui, (au moyen d'Ogdensburg,) peut choisir son marché, qu'en faisant qu'il soit de l'intérêt de ce district de commercer ici. Il y a peu d'idées sentimentales dans le commerce ; la piastre républicaine l'emportera dans la balance sur la demi-couronne britannique. Nous possédons les avantages de la proximité, de l'affinité des intérêts sociaux et politiques, et ce n'est que par une entière négligence ou une mauvaise politique, que nous pouvons être dépouillés de ce qui est aussi sûrement à notre portée que le sont les faubourgs de Boston, de New-York, ou de Lon-

dres, pour ces villes. En offrant les facilités d'un chemin de fer, et les marchés plus avantageux qui doivent s'en suivre, à un district qui est en état d'en maintenir un, et qui en même temps ne possède aucun moyen de communication aussi avantageux, nous ne pouvons manquer d'assurer son commerce à un tel chemin.

Croyant qu'à moins qu'un marché domestique ne soit offert immédiatement au commerce de l'Outaouais, par un chemin de fer communiquant directement avec cette ville, ce commerce ira à Ogdensburg, je me propose de considérer sur quelle route il y a le plus à compter pour atteindre cet objet, et quelle sera la plus aisée à construire. C'est une question de la plus grande importance pour cette ville, et qui doit être traitée sans égard aux intérêts des propriétaires de terres situées sur les routes concurrentes, ou à la rivalité des compagnies de chemins de fer.

Si le marché de Caugnawaga l'emporte sur celui de Montréal, nul effort de la part de ce dernier ne pourra empêcher que le commerce des Deux-Montagnes, &c., n'atteigne le premier. La route entre eux est favorable, et il ne faut rien de plus pour produire le résultat inévitable. J'ai dit que j'attachais peu d'importance à la supposition que des compagnies de chemins de fer pourraient détourner de Montréal le commerce de l'Outaouais, *quand une fois il s'est dirigé vers ce point :* s'il est destiné pour Montréal, il y viendra ; s'il n'est pas destiné pour ce marché, Montréal ne s'en trouvera sûrement pas plus mal, qu'il gagne le sud par la voie de La Chine ou de Saint-Lambert, au lieu de celle d'Ogdensburg ; au contraire, Montréal pourra espérer de retirer quelque chose de plus qu'un avantage incidentel, d'un commerce amené si près de lui. Le chemin à lisses, qui est simplement un roulier, ne contrôle la route de l'exportation et de l'importation que quand il n'y a pas concurrence, mais dans le cas présent, c'est celui qui embarque le fret,

ou qui en est propriétaire, qui décide s'il l'enverra à Montréal, ou par la voie de Montréal, au sud, plutôt que par celle d'Ogdensburg.

Je considère que les affaires de La Chine et Caughnawaga, de Saint-Lambert et Longueuil, seront aussi véritablement les affaires de Montréal, que les affaires de Brooklyn et Jersey-City sont celles de New-York. Le principal terminus du grand chemin de New-York et Erié est Piermont, à plusieurs milles de la ville, sur l'Hudson. Autant vaudrait qu'une mère fut jalouse de son enfant que Montréal de La Chine. Au lieu de cette guerre de Turc à Maure, la vraie politique de cette ville serait d'encourager tous ces terminus, et d'en faire des faubourgs florissant, afin de pouvoir compter sur des consommateurs nationaux, au lieu d'étrangers. Il n'y a pas de cité florissante qui ne soit environnée de villages, et nulle société intelligente ne regardera ces espèces de faubourgs comme des rivaux; au contraire, si les rejetons prospèrent, leur prospérité doit réagir sur la tige-mère, jusqu'à ce qu'ils deviennent unis au-dedans d'une borne ou enceinte commune.

Je me propose de faire voir pourquoi cette Compagnie ne devrait pas chercher à entrer dans la ville par l'extrémité du nord-est de la montagne, ou changer son cours de Grenville à Bytown, préférablement à Kemptville, et de plus, que la route proposée pour la Grande-Jonction du Saint-Laurent et de l'Outaouais est inattaquable sous le rapport de l'excellence de caractère et de l'économie de construction ; que sa perspective commerciale est, on ne peut plus belle, son exécution, sous le point de vue pécuniaire, plus facile, et son influence sur le commerce et le progrès de Montréal plus étendue et de plus de valeur que toute autre route qui a été proposée, ou qu'on pourrait proposer pour s'assurer le commerce de l'Outaouais.

En examinant une route partant de Montréal par l'ex-

trémité du nord-est de la montagne, je me sentis restreint à la plus courte ligne possible, en autant que l'examen était exposé à une comparaison avec la route de La Chine. Il fut donc tiré des lignes sur lesquelles il suffisait de jeter un coup d'œil pour en reconnaître l'inaptitude ; mais comme il avait été affirmé que la terre de Logan offrait une route praticable, et comme je savais très bien qu'à moins qu'il ne fût fait actuellement un examen de toute route possible plus courte que celle qui avait été adoptée, on ne manquerait pas d'y trouver à redire, je commençai par tirer une ligne partant de la rue de la Visitation, à son intersection avec la ligne de la rue Graig prolongée, en remontant la coulée de la terre de Logan. Il a été dit dans les gazettes, qu'il avait éte découvert sur cette ferme un point qui n'était que de 66 pieds au-dessus de la rue Graig. Du réservoir de la Côte à Baron à la barrière de péage du chemin Papineau, le niveau du terrain est très uniforme, et à 130 pieds au-dessus du port, ou 100 pieds de la rue Craig, au marché Viger. La partie de la terre de Logan qui est au-dessus de la côte est à 100 pieds, au lieu de 66 pieds au-dessus de la rue Craig, et au-delà de cette ferme il y a une nouvelle élévation de 60 pieds à rencontrer, avant d'atteindre le sommet, aux carrières. Le point culminant, sur cette route est de 194 pieds au-dessus du port, et la route comprend des grades excédant 70 pieds par mille, qui ne peuvent être atteints que par des excavations et des levées de 20 pieds.

La seconde ligne, partant du même point, traversait le chemin Papineau, au pied de la colline située au-dessous de la barrière de péage et atteignait le chemin de la Côte de la Visitation à trois quarts de mille au nord de la Jonction de ces deux chemins. Sur cette ligne, le sommet est à 190 pieds au-dessus du port, et les grades ont plus de 70 pieds avec 20 pieds d'excavations et levées.

La troisième ligne remontait la côte, à environ un demi-mille au nord du chemin Papineau, et traversait le

chemin de la Côte de la Visitation à environ un demi-mille au nord-est de la deuxième ligne. Sur cette ligne, le sommet est de 188 pieds, mais les grades sont réduits à 51 pieds, avec excavations et levées, comme ci-dessus.

Il était évident par l'inspection, qu'aucune des lignes décrites ci-dessus n'aurait été même examinée par un ingénieur qui se serait proposé de conduire un chemin hors de cette ville, par l'extrémité du nord-est de la montagne, parce que si cette route avait été une fois adoptée décidément, une ligne à grades favorables et à sommet peu élevé aurait été choisie, par la même raison que le Grand Tronc allonge sa route entre Sainte-Anne et Montréal, en passant autour des côtes, par La Chine, au lieu de tenter de les monter, et de venir directement par Monkland et par les rues Dorchester ou Sherbrooke. Les trois premières lignes décrites ci-dessus n'ont donc pas été examinées dans l'attente qu'elles se trouveraient praticables, mais dans le but de faire cesser tout débat ou mouvement ultérieur à leur égard. Ni les grades ni les sommets ne sont insurmontables, mais comme on peut les éviter en allongeant la ligne, ils cesseraient d'être nécessaires ou inévitables, et l'on ne s'en occuperait plus sérieusement, après que la question d'une route rivale aurait été décidée. La principale raison pourtant, de rejeter ces lignes, c'est la *position des grades* et des courbures, plutôt que leur force. Le chemin de fer devrait avoir, au principal terminus, une approche d'un mille ou plus, qui fût assez de niveau pour le besoin ; mais chacune de ces lignes, pour pouvoir se porter au-dessus de l'éperon de la montagne, doit partir d'au-dehors des limites de la cité, avec des grades variant de 50 à 70 pieds, et avec des courbures au pied de ces " grades."

Une quatrième ligne a été alors tirée sur la route la plus courte qui se pût trouver, pour atteindre une ligne d'un certain caractère, une ligne sur laquelle les grades n'excéderaient pas 40 pieds, au moyen d'excavations et de

levées de 20 pieds. Cette ligne court nord 10° est, l'espace de trois milles, en partant de la rue de la Visitation, avant de monter la côte. Tournant alors au nord-ouest, elle atteint le chemin de la Côte de la Visitation, à environ 2 milles au nord de la rencontre de ce chemin avec le chemin Papineau. Le sommet, sur cette ligne, se trouve à la côte Saint-Michel, et il est élevé de 140 pieds au-dessus du port. Le point où une telle ligne peut tourner autour du flanc du nord-est de la montagne, est à environ cinq milles au nord de la Place-D'Armes. La distance entière à Saint-Eustache par le côté du nord-est de la montagne, en partant de la Place D'Armes, comme centre de la ville, sera plus grande que celle qui, partant du même point, passera du côté du sud-ouest de la montagne, dans la paroisse de La Chine. Le point culminant, par la route du nord, est de 40 pieds plus élevé, et le plus grand grade est trois fois plus ardu que par la voie de La Chine.

A l'égard de la question générale d'un terminus à l'extrémité du nord-est de la Cité pour le chemin de l'Outaouais, l'examen fait montre que d'un point central quelconque de la ville, cette route serait plus longue, inférieure quant aux grades, et plus coûteuse à construire, mille pour mille, que celle qui passerait par La Chine. Le terminus pour les passagers ne pourrait pas être placé au-delà du marché Viger, et pour atteindre ce point, il faudrait acheter le droit de passage par $1\frac{1}{5}$ mille des propriétés de la ville, coupant les lots diagonalement, avant qu'il pût être fait usage d'aucune rue. Un terminus pour fret devrait relier la navigation, et à cette fin, il faudrait conduire une branche à la baie d'Hochelaga (pied du courant), et y construire les quais nécessaires. Ces quais seraient sujets à l'inconvénient d'être submergés, l'hiver, et ne seraient pas, conséquemment, adaptés à des magasins permanents, sans lesquels tous quais de chemins à lisses sont de peu de valeur.

Comme pourtant le pont doit être au-dessus du port, et

le terminus général des chemins de fer, à la Pointe Saint-Charles, tout chemin de fer entrant dans la ville par le nord doit relier ces points, et dans ce cas, il deviendra inutile de construire un terminus pour fret à Hochelaga, parce que la Pointe Saint-Charles offre pour cette fin de bien plus grandes facilités. A la Pointe Saint-Charles, les chantiers, bassins et magasins permanents peuvent être disposés de manière à communiquer avec des traces de chemins de fer, toutes au-dessus des glaces soulevées de l'hiver. En partant de cette pointe, la route de La Chine est de deux milles plus courte que celle du nord. Pour atteindre la Pointe Saint-Charles, le chemin doit être conduit du marché Viger, par la rue Craig, au commencement de la rue Saint-Antoine ; puis traversant la rue Saint-Bonaventure, et passant au nord de la station de La Chine, de manière à éviter le chemin de fer, sa route la plus courte serait de traverser la rue Saint-Joseph, un peu au-delà de la brasserie de Dow, et d'atteindre la jonction des rues du Séminaire et McCord. De la rue Craig à ce point, distance d'environ un demi-mille, la route doit être ouverte à travers des propriétés de ville de valeur. Le trafic, sur une telle route, ne pourrait se faire qu'au moyen de chevaux. Les traverses nombreuses et constantes, sur la ligne de la rue Craig, qui partage la ville presque également, ne permettraient pas d'y employer des locomotives. Cette considération seule devrait suffire pour induire la Compagnie à renoncer à toute idée d'entrer dans la ville par le nord ; mais à part de ce fardeau imposé au commerce, et sans mettre en ligne de compte la plus grande longueur et l'infériorité des grades de cette route, il y a, à mon jngement, une raison concluante pour adopter celle de La Chine, et c'est le montant relatif des capitaux requis sur les deux routes.

Nulle considération d'utilité, de commerce ou de commodité ne rend la route du nord préférable. A tous égards, elle le cède à celle du sud ; mais on présume que la ville

de Montréal favoriserait cette route par la crainte de celle de La Chine : je ne puis croire qu'après investigation, une majorité des citoyens de Montréal préfèreraient une route par le nord ; mais si la prévention l'emportait sur la raison, le plus haut montant qu'on pourrait s'attendre à voir fourni, dans quelque circonstance que ce fût, par la ville de Montréal pour une telle entreprise, ne dédommagerait pas la Compagnie de ce qu'il faudrait débourser de plus sur la route du nord que sur celle du sud, parce qu'il serait nécessaire de dépenser en achats de biens-fonds, &c., plus que Montréal ne contribuerait. Loin donc d'être en faveur de la route du nord, la Compagnie trouvera qu'il est de son intérêt de profiter de la trace déja posée pour La Chine. Si ses moyens sont limités, elle trouvera que, sans aide de la part de Montréal, elle atteindra Saint-Eustache avec moins de difficulté, du côté de l'argent ; et si ses moyens sont considérables, il serait pour elle de la bonne politique de payer une forte contribution pour échapper aux désavantages de la route du nord.

On a insisté, au soutien de la route du nord, sur ce que l'île Sainte-Hélène est probablement un site convenable pour un pont. Un pont liant l'île Sainte-Hélène avec la ville doit être à 100 pieds au moins au-dessus de l'eau. Le pont serait donc inaccessible, de quelque point que ce fût, avant d'avoir été étendu au-dessus de la ville pour atteindre le niveau de la Côte à Baron, auquel point il ne pourrait pas du tout être atteint par le Grand Tronc, avec les grades et les courbures adoptés sur cette ligne. Pour tous les avantages que Montréal pourrait tirer d'un tel pont, il pourrait aussi bien être à La Chine, car aucun chemin de fer venant au niveau de nos rues ne pourrait l'atteindre en moins de distance. Les considérations qui précèdent suffisent pour faire voir l'absurdité du site de Sainte-Hélène, mais il peut être remarqué aussi que les piles nécessaires pour construire un pont de chemin

de fer, si elles étaient placées dans le courant Sainte-Marie, inonderaient nos quais, et de plus, qu'un pont ou un chemin de fer, pour être de quelque utilité à cette ville, doit être en liaison immédiate, et au niveau des affaires, avec nos magasins et notre port.

La seule raison donc qui puisse être alléguée en faveur d'une route septentrionale, est la supposition qu'elle détournerait moins le commerce de cette ville qu'une route qui passerait par La Chine. Il y a bien plus lieu de supposer qu'une route qui passerait à l'extrémité nord-est de la montagne, après avoir traversé Terrebonne, porterait le commerce de Montréal à Québec, qu'une route méridionale le porterait à Caughnawaga. Québec est le marché naturel des districts à bois de charpente et de construction; toutes leurs relations s'y trouvent. Les voyages occasionnés par le commerce du bois entre l'Outaouais et Québec, se font maintenant entièrement par Montréal, et sont une des ressources les plus importantes de nos hôtels, de nos bateaux à vapeur, de nos boutiquiers, et de nos charretiers. Québec n'a pas hésité à manifester le désir de pousser la ligne du rivage du nord jusqu'à l'Outaouais, *derrière* Montréal, et a heureusement refusé de participer au projet de la route du nord. Si Montréal aide à amener une ligne de l'Outaouais dans Terrebonne, le reliement entre une telle ligne et le chemin de fer du " rivage du nord," *par le nord de la rivière Jésus*, ne s'en suivra-t-il pas inévitablement, et le commerce de Québec et de l'Outaouais ne sera-t-il pas entièrement détourné de cette ville? Ainsi, nous perdrions un commerce qu'on sait exister, et dont nous avons senti l'avantage, en tentant d'éviter le mal imaginaire de voir un commerce que nous *ne possédons pas* fait par Caughnawaga.

Il ne sera construit aucun pont au-dessus des rapides de La Chine, et pour tout commerce traversant un pont, au-dessous de ce point, on ne peut pas supposer que la

traverse de Caughnawaga pourra concourir avec un pont, s'il est dirigé libéralement, et l'on ne saurait prouver que Montréal retirerait plus de profit de ce qui passerait directement sur le pont, que si le trajet s'en faisait à La Chine.

Et puis, la tentative d'éviter La Chine par une route au nord, serait aussi vaine que mal avisée. Si une longue ligne de trafic est amenée au bas de l'Outaouais, il faut qu'elle passe à vingt ou vingt-cinq milles de La Chine, et si Caughnawaga offrait quelque attraction, la jonction serait inévitable, dès qu'il aurait été montré qu'elle est désirable.

Ayant examiné la question d'une route arrivant à Montréal de Grenville et Saint-Eustache, je passerai maintenant à celle de l'extension de la même route d'Hawkesbury vers l'ouest, dans le but d'obtenir la plus grande part dans le trafic de l'Outaouais, de même que la route la plus économique, et qui offre en même temps la plus grande somme d'aide municipale, unissant par là par un lien commun d'intérêt la plus grande population pour les pratiques, au chemin et à Montréal.

La proposition de faire de Bytown le terminus de la route, au lieu d'avoir en vue le commerce qui soutient Bytown à Kemptville, est due à la supposition que la première de ces villes est le centre du commerce et de la population de l'Outaouais, parce qu'elle est la plus grande. Le voyage de passagers par Bytown sera important; mais comme c'est presque la seule chose sur laquelle puisse compter une route directe de Grenville à Bytown, il n'autorisera pas la construction de vingt lieues de chemin de fer, particulièrement quand ce trafic de passagers peut être assuré aussi efficacement par un chemin en état de fournir aussi de bonnes affaires de route.

Un bon chemin passant par les Deux-Montagnes peut être fait de manière à payer de bons dividendes sur le capital versé, et être arrangé de sorte à tirer un grand

revenu du transport des gens de radeaux, ou trains de bois carré, deCarillonàGrenville. A ce point, il atteint la navigation par bateaux à vapeur, et il maîtrisera le commerce des deux rives de l'Outaouais jusqu'à l'approche de Bytown. Il serait inutile de continuer le chemin, sur l'une ou l'autre rive de l'Outaouais jusqu'à Bytown, à moins que ce fût afin de gagner une heure de temps, pour le transport de passagers à cette place. La population des bords de la rivière, entre Grenville et Bytown, est peu nombreuse, et absolument insuffisante pour soutenir un chemin de poste, beaucoup moins un chemin de fer. Sur le rivage du nord, il n'a jamais été construit de ponts sur les affluens, et le chemin le plus commun y manque encore. Sur le rivage du sud, ce n'est que depuis les trois ou quatre dernières années qu'une voiture à quatre roues peut passer de Bytown à L'Orginal. Il faudrait donc démontrer que le commerce de Bytown est suffisant pour autoriser la construction de soixante milles de chemin sur une route plus raboteuse et plus dispendieuse qu'il ne s'en trouve ordinairement en Canada. On peut présumer qu'un chemin de fer à Bytown accaparerait le commerce de la contrée de l'Outaouais, mais c'est une erreur: Bytown est, à cet égard, tout-à-fait différent de toute autre ville d'une égale importance: les prix y sont aussi élevés qu'à Montréal: les achats ne se font pas pour l'exportation, mais pour un marché local: il n'a donc pas d'exportations à donner à un chemin de fer. Les produits de Lanark et des townships intérieurs des comtés du Saint-Laurent sont reportés à Bytown, pour être envoyés au haut de la rivière, pour l'approvisionnement des chantiers à bois de construction. C'est donc dans ces townships qu'il faut chercher des d'articles exportation pour un chemin de fer, ceux des environs de Bytown ue produisant pas assez pour leur propre marché.

A moins qu'un chemin de fer partant de Montréal ne pénètre dans les townships du sud de Bytown qui pro-

duisent plus qu'il ne leur faut, leurs produits lorsqu'ils ne seront pas de requise au dernier marché, iront à Ogdensburg, auquel point, lors de l'ouverture du chemin à lisses de Bytown et Prescott, les chars (étant sur un calibre semblable,) seront transportés sur des barges construites à cette fin. Il faut se rappeler que presque tout ce qu'il y a de précieux dans la contrée de l'Outaouais, se trouve *entre* cette rivière et le fleuve Saint-Laurent, non au nord de la première. Bytown est la limite septentrionale, et Prescott la limite méridionale, et les entrepôts d'exportations sont au sud. Il est donc évident qu'un chemin de fer à Bytown ne détournerait pas les produits d'Ogdensburg, pour leur faire chercher Montréal par la voie de Bytown, par la raison toute simple que ces produits atteindraient Ogdensburg à aussi peu de frais qu'ils attendraient Bytown, et qu'ils seraient de plus de valeur *pour l'exportation*, au premier endroit qu'au dernier.

Je donne dans l'Appendice quelques extraits de mon rapport manuscrit sur le chemin de fer de Montréal et Kingston. Les mêmes raisons que j'ai alors alléguées contre la route de Bytown pour la ligne principale peuvent être alléguées avec autant de validité contre la route de Grenville et Bytown. La ligne principale doit courir à travers les townships contigus au Saint-Laurent afin d'être maintenue droite. Avec plusieurs centaines de milles d'au-dessus à accmomoder, il sera pleinement employé, et il ne sera pas capable de fournir aux townships de l'intérieur les facilités, ou d'exercer sur le développement de ces townships l'influence qu'il est si important pour Montréal de s'assurer. Avec la ligne principale courant sur le rivage du Saint-Laurent, qui est populeux, il serait manifestement absurde de tenter de remédier à l'inaptitude de cette ligne à ouvrir *l'intérieur*, en faisant passer une ligne sur les bords à peine peuplés de l'Outaouais. On aurait ainsi deux "lignes de côtes," sans qu'il fût touché à l'intérieur, qui ne serait que fai-

blement influencé par leurs constructions. Si les townships de derrière sont obligés d'aller au front pour trouver un marché, les stations voisines, sur le chemin d'Ogdensburg, (attendu qu'il ne faudra que quelques heures de marche de plus,) lui en offriront un à peu près, sinon tout-à-fait, aussi bon que celui de Montréal, et certainement meilleur que celui des stations de route, sur la ligne du Grand Tronc. Envisageant donc un chemin de fer remontant l'Outaouais sous le jour du plus pur égoïsme, il est évidemment de l'intérêt de Montréal de placer ce chemin, de manière à ce qu'il amène directement dans cette ville le plus possible d'affaires commerciales. On a vu que la route jusqu'à Grenville est dès plus favorables; mais la continuer sur la rivière des Outaouais au-delà de ce point, ce serait border l'extrême marge septentrionale, au lieu de pénétrer dans l'intérieur du district profitable. Il a été prouvé aussi que cette route septentrionale ne ferait pas remonter le produit des townships situés à son midi, et de plus, que ces townships sont les seuls quartiers d'où des approvisionnements peuvent être attendus. Le meilleur plan est donc de pénétrer dans ces townships et de s'assurer leur commerce, ce qu'on peut faire *sans perdre aucun de ceux du côté du nord.* Une ligne partant d'Hawkesbury, qui maîtrisera le commerce des townships intérieurs de Glengary, Stormont et Dundas, n'empêchera pas seulement que ce commerce n'atteigne le chemin d'Ogdensburg, mais elle accrochera encore *tout trafic qui se fait au nord de cette place, celui de Bytown y compris*, et en offrant une meilleure route, le dirigera sur Montréal.

L'état suivant fera connaître la population des townships situés sur les bords de l'Outaouais, entre Grenville et Hull, du côté du nord, et entre Hawkesbury et Bytown du côté du sud de cette rivière :

RIVAGE DU NORD.

Seigneurie de la Petite Nation,...	3,356
Lochaber,.....	1,082
Lochaber, augmentation,.....	225
Buckingham,.....	2,204
Templeton,.....	1,711
Total,.....	8,578

RIVAGE DU SUD.

Seigneurie de l'Orignal,.....	1,408
Township d'Alfred,.....	584
Township de Plantagenet du N.,.	1,208
Township de Clarence,.....	508
Township de Cumberland,.....	1,659
Township de Gloucester,.....	3,005
Total,.....	8,364

Le front de l'Outaouais, occupé par la population ci-dessus, est d'environ soixante milles, et la profondeur, à partir de la rivière, est, terme moyen, d'environ 15 milles, du côté du nord, et d'environ 10 milles, du côté du sud, faisant 900 milles carrés pour une population de 8,578 individus, du côté du nord, ou de moins de 10 au mille carré, et du côté du sud, 600 milles carrés pour 8,364, ou au-dessous de 14 par mille carré. Il faut qu'une autre génération passe, avant que les bords de l'Outaouais, entre Grenville et Bytown, puissent maintenir un chemin de fer.

Le township de Gloucester est donné au chemin de la rive du sud ; mais comme le chemin de Bytown et Prescott passe par la partie la plus populeuse de ce township, et aurait indubitablement la plus grande part à ses affaires commerciales, pour le commerce de Bytown et celui des townships de Nepean et de Gloucester, la ligne de Montréal aurait à concourir avec celle de Prescott. Mais donnant à toute cette population, savoir :

A la ville de Bytown..... 7,760

Au township de Nepean,.. 3,800——11,560, et ajoutant la population du rivage du sud, comme ——— ci-dessus,..... 8,364,on a,pour 60 milles de chemin de fer, un epopulation ——— de 19,924

Mais attendu la rivalité de la ligne de Bytown et Prescott, il ne pourrait pas être réclamé beaucoup plus de la moitié de cette population pour la route de la rivière des Outaouais.

La route du chemin de fer de la Grande Jonction du Saint-Laurent et de l'Outaouais commandera le commerce des townships suivants :

Hawkesbury, E. et O.,.....	5,694	
Lochiel,.....	4,174	
Kenion,.....	3,842	
Roxboro',.....	2,141	
Finch,.....	1,450	
Winchester,.....	2,565	
Mountain,.....	2,764	
South Gower,.....	863	
Oxford,.....	4,496	
	———	27,989

Ce serait aussi le meilleur débouché pour le commerce des townships suivants :

Osgoode, ...	3,050	
Russell, ...	503	
Plantagenet du S.,.....	643	
Caledonia,.....	958	
Montague,.....	3,356	
Marlboro', ...	2,053	
Wolford,.....	3,259	
North Gower,.....	1,777	
	———	15,599
		43,588

Les gens de Perth, Merrickville et Kemptville se sont déclarés en faveur d'un chemin de fer qui joindrait Bytown et Prescott, au dernier endroit ; cela mettrait tout le commerce de Lanark avec une population de 27,317 individus à la disposition d'un chemin de fer de Montréal et Kemptville.

En jettant les yeux sur la carte ci-jointe, sur laquelle est posée la population de chaque township, on concevra d'un coup la position avantageuse de la Grande Jonction du Saint-Laurent et de l'Outaouais, et l'importance de Kemptville, qui est le centre d'un cercle embrassant, dans un rayon de trente-cinq milles, une population plus nombreuse que tout autre cercle semblable, entre Montréal et Toronto.

Kemptville est situé sur les eaux navigables du canal du Rideau ; directement au-delà sont les villages de Merrickville et Smith's Falls, et le chef-lieu de Lanark, Perth. Les townships, de chaque côté du Rideau, sont du nombre des plus fertiles et des plus peuplés d'une vallée quelconque de l'Outaouais. Il faut que cette riche contrée, la seule section de l'Outaouais où il y ait un surplus, ou surcroit de produits, trouve un marché, soit par un chemin allant directement à Montréal, soit par Ogdensburg. Lors de l'ouverture du chemin de Bytown et Prescott, Kemptville deviendra le centre de leur commerce, et à moins qu'ils n'y trouvent le moyen d'atteindre Montréal, ils n'ont d'autre ressource que celle de prendre les chars du chemin de Bytown et Prescott, qui étant sur la jauge étroite, seront transportés sur la ligne d'Ogdensburg.

Sans égard, ou référence, au chemin de fer de la Grande Jonction du Saint-Laurent et de l'Outaouais, les gens de Perth, Smith's Fall et Merrickville, joindront très probablement le chemin de Bytown et Prescott, à Kemptville, plutôt que de construire une nouvelle ligne aboutissant à Brockville, parce qu'ils peuvent atteindre Kemptville par

une plus courte distance, et une fois là, s'assurer un chemin tant à l'Outaouais qu'au Saint-Laurent.

C'est en vain qu'on espèrerait que la ligne du Grand Tronc à Prescott, mettrait ce commerce sur la voie de Montréal. Le changement de jauge à Prescott est fatale aux intérêts de la dernière ville. Ogdensburg est en relation continue avec New-York et Boston, par la voie du lac Champlain, et aura bientôt un autre reliement avec Watertown, Rome et l'intérieur de New-York, et finalement, projette une ligne bien plus formidable que l'une et l'autre, laquelle donnera à la contrée de l'Outaouais un moyen *direct* de communication avec la cité de New-York. L'extrait suivant du *Telegraph* de Prescott montre à quoi nous devons nous attendre.

CHEMIN DE FER DU SUD ET DE L'OUEST D'OGDENSBURG.

Nous recommandons à l'attention de nos lecteurs, dit le *Républicain* d'Ogdensburg, l'article suivant du *Telegraph* de Prescott (Canada), du 23 du mois dernier, au sujet d'un chemin de fer allant de ce lieu-ci au sud. Nous nous flattons que la proposition recevra un accueil cordial, le long de la route projettée. La ville de New-York a un grand intérêt dans cette entreprise. L'argent de Boston a non-seulement construit un chemin arrivant à cette ville ; il aide encore à la construction du chemin de Prescott et Bytown.

Nos voisins de l'autre côté du Saint-Laurent agitent la question du reliement d'un chemin de fer du sud et de l'ouest. On parle de plusieurs routes, savoir, Rome, Utica, et Herkimer. Comme nous avons de ce côté-ci, beaucoup d'intérêt à la chose, peut-être autant qu'eux, et comme il ne peut résulter aucun mal d'une discussion paisible du sujet, mais qu'au contraire, il pent résulter du bien de l'exposé des mérites ou avantages respectifs des lignes projettées, on voudra bien

nous permettre de présenter quelques faits pour considération.

On doit, dans la présente session du parlement, faire la demande d'une charte pour le chemin de fer qui partant de Bytown, gagne l'Ouest en remontant l'Outaouais, en continuation du chemin de fer de Bytown et Prescott.

La distance de Bytown à New-York, en ligne directe, n'est pas plus grande que de Montréal à New-York.

Prescott est le meilleur, sinon le seul point, sur le Saint-Laurent, pour une communication non interrompue entre les Etats et le Canada, le fleuve gelant rarement, si jamais il gèle, à ce point, qui a été choisi comme terminus méridional du chemin de fer de Bytown et Prescott, et la distance à la rive opposée n'est que d'un mille.

Avec ces faits sous les yeux, il est évident que si l'on peut avoir un chemin à lisses direct de Bytown à New-York, par la voie d'Ogdensburg, le commerce et le voyage de l'Outaouais et de la contrée intermédiaire, l'espace de plusieurs milles à l'Est et à l'Ouest, doivent venir à Ogdensburg, pour ne rien dire de celui qui prendra le chemin de fer principal, à l'Est et à l'Ouest de ce point. Il s'agit de savoir si une ligne directe peut être obtenue. Voyons.

Milles

Commençant à Bytown, nous avons le chemin de fer de Bytown et Prescott, à la veille d'être achevé, lequel nous amène à Prescott, mettons..... 53

De là partant d'Ogdensburg, à travers les comtés de St. Lawrence, Lewis et Herkimer, et suivant les vallées de la rivière Noire et du ruisseau occidental du Canada, jusqu'à Little Falls ou Herkimer, environ..... 130

Cela nous donnerait la connexion la plus directe avec les présentes lignes de chemins de fer conduisant à New-York ; mais continuez la ligne par les com-

tés de Schoharie, Greene, Ulster et Orange, jusqu'à Goshen, station sur le chemin de fer de New-York et Erié, vous aurez, à partir d'Herkimer, environ 130
De là à Jersey-City, par le chemin de fer déjà construit, ... 70

Faisant, de Bytown à New-York, une ligne de.... 383
et d'Ogdensburg à New-York, de..... 330
contre une par Rome et Troy, de..... 380
faisant en faveur de la première une différence de.. 50

La carte ci-jointe fera comprendre plus clairement cette nouvelle attaque contre les "conserves" de Montréal.

Le ton du journal de Prescott indique clairement que la sympathie de toute ville située sur le fleuve ou sur les lacs, est plus pour le commerce aux Etats-Unis, au-delà du Saint-Laurent, que pour celui de Montréal. Ainsi, Brockville projette une ligne passant par Smith's Falls et le comté de Lanark et aboutissant à Arnprior, sur le haut Outaouais: on ne se propose pas de faire de cette ligne un tributaire du Grand Tronc, mais elle se rattache au magnifique projet de construire un pont sur le Saint-Laurent, qu'a en vue cette ambitieuse petite ville, (appuyée sur la force d'une couple d'îles situées vis-à-vis d'elle dans le fleuve). Le pont doit relier la ligne centrale de chemins de fer entre Albany et Buffalo.

Dans des vues semblables de politique, Kingston a proposé, en 1851, d'arrêter la ligne de tronc à ce point, et de transporter son commerce au cap Vincent. Belleville prend des actions dans une ligne de bateaux à vapeur pour les ports américains. Cobourg et Port Hope ont des communications régulières avec Rochester, situé vis-à-vis, et comptent plus sur le commerce américain que sur la ligne de tronc pour le succès de leurs lignes intérieures jusqu'à Peterboro'.

On trouvera dans l'Appendice, quelques rapports spéciaux, extraits de ceux qui ont été préparés par le sénat des Etats-Unis, à l'occasion de la question de réciprocité. Ces tables donnent des renseignemens qu'on ne trouverait pas dans nos rapports officiels, et montrent l'étendue du commerce qui se fait entre les ports situés *au-dessus de Montréal* et les Etats-Unis, donnant la quantité et la valeur des articles tant exportés qu'importés, ainsi qu'un état comparatif du commerce maritime et intérieur de Montréal.

Le système de jauge large a été adopté par la province, dans l'attente qu'on ferait passer le commerce du Haut-Canada *par Montréal à Portland.* La petite ville de Portland, qui a plus de patriotisme, d'énergie et de tact que de population et de commerce, a prévu clairement que si la jauge étroite était adoptée pour la ligne de Montréal et Portland, elle ne pourrait pas, quoiqu'elle fît, empêcher que Boston et New-York, en fourrant une telle ligne dans la vallée du Connecticut, ne moissonnassent où ils n'auraient pas semé. Elle prévit que le commerce, s'il n'était pas restreint par la jauge, graviterait vers les marchés plus considérables de New-York et de Boston, ainsi qu'un petit nuage est attiré par un grand. Il n'a jamais été démontré qu'il ait été obtenu un plus grand avantage pratique de la jauge large que de la jauge étroite. Au contraire, la dernière a la majorité et l'élite des opinions en sa faveur. Si Montréal était la seule voie de communication entre le Haut-Canada et les Etats-Unis, un changement de jauge ici serait pour lui un avantage. Mais comme il y a au-dessus de lui, sur la ligne du Grand Tronc, une douzaine ou plus de ports, qui tous ont des facilités pour le transport, ou rechargement, et des relations avec les lignes américaines de chemins de fer, à l'opposite, le résultat de *la nécessité* d'un rechargement serait simplement de la faire naître forcément *au-dessus* de nous, au point où le produit s'amasserait, et de l'envoyer *par une route plus courte.*

Et puis, si le marché de Montréal était assez considérable pour attirer le commerce du Haut-Canada, préférablement à New-York, ou Boston, un changement de jauge ici serait comparativement de peu d'importance ; mais comme il en est tout autrement, comme les marchés des deux dernières villes contrôlent le nôtre, il serait évidemment inutile de tenter, par des jauges extraordinaires, de fournir un substitut pour un marché. Les villes de New-York et de Boston et les districts manufacturiers de la Nouvelle Angleterre, ne sont pas seulement les meilleurs marchés, mais pour les grains grossiers, les végétaux, la volaille, &c. &c., et le grand volume des articles qui constituent le fret des routes ferrées, ce sont *les seuls* marchés assez considérables pour le Canada. Nous ne pouvons pas exporter ces produits par mer, et ils ne trouveront pas de marché (quand même ils seraient susceptibles d'être transportés par chemin de fer) sur la route gagnant Halifax. Mais si Montréal ne peut pas fournir le marché nécessaire aux immenses approvisionnemens du Haut-Canada, ce sera sa faute, s'il ne fournit pas *une route à ce marché.*

L'effet d'un pont construit sur le Saint-Laurent, près de cette ville, serait de faire passer une très grande portion du commerce entre le Haut-Canada et ses marchés de New-York et de la Nouvelle Angleterre, par la voie de Montréal, si les chars pouvaient passer entre ces points sans "transbordement." Montréal n'est pas sur la route *directe* entre le Haut-Canada et ses marchés ; mais la facilité de traverser le Saint-Laurent sans interruption ou changement de jauge, ferait plus que compenser le surcroît de distance. Mais si les chars chargés dans le Haut-Canada pour un marché du sud sont obligés de changer ici le volume, ils préfèreront faire d'un coup le changement au-dessus de nous, et de prendre la route plus courte des lignes américaines à jauge étroite. La vraie politique de Montréal, dans ces circonstances, est de pousser en avant

une ligne intérieure éloignée du Saint-Laurent, et de s'ouvrir les townships de derrière. Le principal avantage que le Canada puisse se promettre de la construction du Grand Tronc par des actionnaires anglais, est que les ressources des municipalités seront applicables à leurs besoins locaux. Il y a pour les townships intérieurs deux moyens d'obtenir les facilités d'un chemin de fer, et Montréal est grandement intéressé au choix qu'ils pourront faire.

Un des systèmes consiste à construire des branches pour relier le Grand Tronc. Comme cette ligne est sur le front des townships des bords des lacs et du fleuve, ceux de derrière ont à construire un chemin qui, non seulement les traverse, mais traverse aussi les townships du front, pour faire leurs reliemens. Comme la destination de leurs exportations est à l'Est, ils ne sont pas plus près de ce point, quand elles atteignent le Grand Tronc que quand elles partent pour s'y rendre. Et puis, ces courtes lignes subsidiaires ne donneront pas les facilités requises, à moins qu'elles ne passent par chaque rang de township, et quoiqu'à dix milles l'une de l'autre, ce seront des routes séparées et indépendantes, ayant chacune leurs stations et leurs terminus, leurs engins et leurs chars, et leurs frais de direction ; de sorte qu'avec les plus hauts taux, peu d'entre elles peuvent espérer de payer des dividendes. Le seul moyen d'éviter cet inconvénient est de les louer, ou de les mettre sous la direction de la ligne du Grand Tronc, dans lequel cas, après que les townships de l'intérieur auront construit leur chemin, leur commerce sera contrôlé, non selon leurs vœux, mais pour les intérêts de la ligne principale. Mais si l'indépendance de ces branches est maintenue, en hiver toujours, et en été (à moins qu'elles ne se terminent à quelque port de chargement sur le Saint-Laurent, où elles puissent avoir accès aux routes américaines opposées), le commerce qu'elles jetteront sur la ligne de tronc sera sujet à tout tarif que cette dernière pourra établir, avant d'atteindre son marché.

Le système de branches reliant le tronc est donc le plus coûteux, et pour les townships intérieurs le mode le moins satisfaisant d'atteindre un marché ; mais si une autre politique est suivie, environ la moitié du nombre de milles d'un chemin de fer produira un bien meilleur résultat. Les townships intérieurs, au lieu de branchse courtes et dispendieuses, courant au nord et au sud, auront une grande route centrale, courant à l'est et à l'ouest, les mettant sur la ligne principale de *télégraphe*, avec la route la plus directe à Montréal et à l'ouest.

Toronto a appliqué avec succès cette politique à Hamilton. Au lieu de permettre que le grand Chemin de Fer de l'Ouest s'emparât, au moyen de branches, du commerce de Guelph, Stratford, Sarnia, &c., elle a poussé une ligne parallèle au nord du grand Chemin de l'Ouest, faisant de Toronto son principal débouché. Cette ligne doit maintenant devenir une section du Grand Tronc. Si par une politique précisément semblable, Montréal faisait un effort pour rattrapper le commerce du Haut Canada, qui lui échappe rapidement, par ses ports limitrophes, il chercherait l'intérieur du pays, où il serait sûr de gagner les sympathies des townships de derrière, et leur coopération cordiale pour l'aider à mettre à exécution un projet aussi important.

On ne saurait citer un exemple plus à point de la convenance de ce plan que le résultat de l'agitation de la route de Montréal et Kemptville : tandis qu'il se tenait à Bytown des assemblées qui offraient leur sympathie et leur avis pour un chemin à lisses " direct" de Bytown et *Montréal*, et appropriaient £250, pour une exploration de Bytown et *Pembroke*, les habitans énergiques et intelligents des township intérieurs, sur la ligne d'Hawkesbury et Kemptville, ont passé des statuts à l'effet de souscrire £35,000 pour le projet ; condamnant ainsi le système des branches, et énonçant leur préférence pour une communication directe avec cette ville. Est-ce qu'il ne

sera fait aucun cas de cet appel à la richesse et à l'intelligence de Montréal? Ou faudra-t-il qu'il soit dit à ces colons séparés des autres, que les marchands de Montréal dédaignent leur commerce, et les laisseront se frayer un passage au chemin d'Ogdensburg?

La meilleure indication de l'endroit où une route pour s'assurer le commerce de l'Outaouais devrait être placée est celle-ci, la pierre de touche de l'argent. Bytown *approuvera*, mais n'*endossera* pas, par la souscription nécessaire, la route de la rivière à Grenville. Nous avons fait voir que les townships intermédiaires, situés sur les bords de l'Outaouais, étaient incapables de souscrire. Montréal ne peut faire rien de plus que de conduire le chemin jusqu'à Grenville ; de sorte qu'en agitant la question de son extension au-delà de ce point, la possibilité de trouver les fonds nécessaires est la première chose à considérer. Il y a toute probabilité que cent mille livres, courant, peuvent être obtenues par souscriptions locales sur la route d'Hawkesbury à Kemptville, tandis qu'il n'est nullement probable que la dixième partie de cette somme puisse être réalisée sur la route de la rivière jusqu'à Bytown.

Ainsi, tandis que la route de Kemptville prouve par les souscriptions de la ligne, qu'il y a *là* une population pour aider à construire un chemin de fer, et pour le maintenir, après sa construction, la route de la rivière, en remontant l'Outaouais, ne possède ni l'une ni l'autre de ces facultés indispensables. Le temps viendra, indubitablement, où la route, entre Montréal et Bytown, devra être raccourcie ; mais une route *directe* ne peut pas être construite maintenant, et ne pourrait pas être maintenue, si elle était construite ; et elle n'est pas indispensable, quand une route indirecte assure, non-seulement les mêmes résultats, mais des résultats beaucoup plus grands, et qu'une route directe serait absolument incapable d'atteindre.

Montréal sera sûr de la coopération de ceux des town-

ships de l'intérieur par lesquels la ligne courra, et puisque les townships du front ne sont pas intéressés dans la ligne du Tronc, mais sont grands propriétaires de biens-fonds dans les townships situés derrière eux, ils favoriseront une route centrale. Notre Législature penche pour l'établissement du système qui règne dans l'Etat de New-York et dans ceux de l'ouest, celui d'une loi générale de chemins de fer, autorisant les particuliers à construire de ces chemins partout où des capitalistes veulent y employer leur argent. C'est là le vrai critérium de l'utilité d'une route ; car à moins qu'il ne soit démontré que cette ligne centrale est utile et nécessaire, elle ne sera pas entreprise ; mais s'il est prouvé qu'elle est telle, et que des particuliers veuillent l'entreprendre, on ne doit pas y mettre obstacle ou l'entraver.

Cette grande ligne centrale ne s'arrêtera pas à Kemptville ou à Perth ; mais quand le temps en sera venu, elle sera continuée jusqu'à Peterboro' et aux lacs Simcoe et Huron. Elle sera assez éloignée du Grand Tronc pour donner à chacune une aire indépendante pour soutien. La nouvelle compagnie ne peut sans inconséquence s'opposer à une telle ligne, et le gouvernement ne le peut pas faire sous le prétexte d'un intérêt dans la ligne du Grand Tronc, parce que, dans la dernière session, il a été octroyé une charte à la ligne de Toronto et Sarnia, qui est une rivale beaucoup plus décidée du Grand chemin de l'Ouest, une des plus anciennes sections de la ligne principale. Cette ligne parallèle, passant au nord du Grand Chemin de l'Ouest, n'a pas seulement été établie du consentement du Gouvernement et de la Compagnie du Grand Tronc, mais elle est devenue, par proclamation, la ligne de Tronc *par excellence*, sans bénéfice de garantie.

On trouvera dans l'Appendice la statistique des comtés du Haut-Canada situés entre l'Outaouais et le Saint-Laurent, en-decà de Kingston. L'inspection de cette table, avec la carte, prouvera que ni une route du fleuve Saint-

Laurent, ni une route de la *rivière* des Outaouais ne peuvent satisfaire une telle contrée ; et que, vu sa proximité de Montréal, elle ne peut accepter rien autre chose qu'une communication courte et directe. Les questions à décider maintenant sont celles de savoir si le temps est arrivé pour une telle ligne, et sur quelle route elle devrait être construite. La présente conjoncture, où la tendance des métaux précieux fournis abondamment par la Californie et l'Australie est de diminuer la valeur de l'argent, et d'augmenter celle des biens-fonds et des effets de toute sorte ; où les fonds et les bons canadiens sont en bonne passe ; et où les municipalités ne sont pas encore trop éprises du système des branches, semble être la plus favorable pour engager Montréal à commencer une telle entreprise.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
THOS. C. KEEFER.
Ingénieur.

APPENDICE.

Extrait d'un Rapport sur le Chemin de Fer de Montréal et Kingston, daté de Janvier, 1852.

Qu'un chemin de fer, de Montréal à Bytown, par la vallée de l'Outaouais, et de là, par Perth, à Kingston, soit désirable, c'est que tout le monde avouera ; mais qu'une telle route soit préférable à une route par le Saint-Laurent, ou qu'en effet, dans la présente position de la contrée de l'Outaouais, elle soit du tout justifiable, c'est ce qui a besoin d'être prouvé. A l'égard de la proposition d'une route intermédiaire, passant par Grenville et allant de là directement à Kingston, comme elle paraît avoir été abandonnée pour le plan plus étendu d'une route par Bytown et Perth, il peut être à peine nécessaire maintenant d'y faire allusion ; mais comme elle constitue une *tierce* partie, prétendant à une part de la ligne de tronc, qui n'en peut embrasser *qu'une,* elle peut être favorisée par quelques-uns comme une espèce de compromis entre les deux. Il est naturel que là où une seule ligne peut obtenir les avantages d'un reliement avec le Grand Tronc, tout effort possible soit fait par différentes localités pour s'assurer à elles-mêmes ces avantages ; mais ce serait une grande et fatale erreur de supposer que, parce qu'il n'y a qu'un "Grand Tronc," il n'y aura jamais plus d'un chemin de fer, et de placer en conséquence ce grand tronc, en tentant vainement de satisfaire tous les intérêts locaux et toutes les attentes ou perspectives présentes et futures. Aux chemins futurs peuvent être laissés les soins des intérêts futurs, et nous devrions faire comme nous avons fait à l'égard de communications plus ordinaires, construire les premiers là où ils sont le plus généralement utiles.

L'Outaouais, comme district à bois de construction, ne pourrait, d'ici à quelque temps, fournir une grande quantité de produits agricoles pour exportation, et les principaux articles en bois de construction et de charpente ne peuvent pas être transportés par chemin de fer, concurremment avec la rivière. A présent, le montant du fret en amont est plus grand que celui des articles qui descendent de Bytown. Comparées avec les exportations, nos importations sont les moins profitables pour un chemin de fer, parce que, quoique la valeur puisse être égale ou plus grande, le volume, ou le poids, (qui est l'étalon du coût de transport,) est à peu près dans la proportion de 3 des premières à 1 des dernières

Les produits de la forêt, qui forment la partie la plus considérable des exportations de l'Outaouais, ne sont pas, à l'exception des alcalis, susceptibles d'être transportés par chemin de fer, et ceux de l'agriculture sont requis pour la consommation locale qui s'en fait dans l'exercice et l'extension du commerce des bois. Les Townships de Carleton et de Lanark, d'où viendrait un surplus pour un marché éloigné, sont les plus rapprochés de la route du Saint-Laurent, et pour la plupart de ces townphips la route de Montréal sera aussi courte que celle qui passerait par Bytown et Grenville. Bytown a pris des mesures pour se procurer un débouché, et la route de Montréal par Perth est aussi courte par le Saint-Laurent que par l'Outaouais.

Sur l'Outaouais, l'agriculture et le commerce du bois s'exercent ensemble, souvent au préjudice de l'une et de l'autre. Les comtés du Saint-Laurent sont presque exclusivement agricoles. Ils ont à exporter un surplus, qui n'ira jamais en arrière chercher un chemin sur l'Outaouais pour être transporté à Montréal, tant que le chemin d'Ogdensburg sera vis-à-vis d'eux. Adopter la route de l'Outaouais, ce serait donc livrer virtuellement les comtés les plus populeux et les plus riches à un chemin étranger et rival. La route du Saint-Laurent, au contraire, s'assure le front sans perdre l'intérieur. La saine politique suggère donc que nous devons, en premier lieu, nous assurer un commerce qui périclite, quand même nous serions par là contraints de négliger celui qui est moins en danger.

Quoiqu'il soit de fait que le chemin obtiendrait un beaucoup plus grand appui des comtés exportateurs du Saint-Laurent que des comtés importateurs à chantiers à bois de l'intérieur, je dois répéter que l'argument réel en faveur de la route du front est, sous un point de vue purement *local*, que tout le commerce d'exportation et d'importation de l'intérieur doit traverser cette route ; sa position est donc de nature à assurer la plus grande quantité d'affaires qu'une route quelconque est capable de faire.

La population de la contrée située entre l'Outaouais et le Saint-Laurent, y compris les comtés dont Kingston et Montréal sont les capitales, compte pour plus d'un quart de millions d'individus tributaires de cette route.

Un état pris des rapports du district des douanes d'Ogdensburg, peut aussi être utile, comme montrant jusqu'à quelle étendue ce chemin devient un débouché pour la contrée située derrière Montréal.

Etat comparatif des principales entrées de produits canadiens à la douane d'Ogdensburg pour l'année finissant le 31 décembre, 1850, et la demi-année finissant le 30 juin, 1851.

Descriptions des articles.	Année finissant le 31 Déc., 1850.	Demi-année finissant le 30 juin, 1851.	Raison annuelle de l'augmentation.
Avoine,.....Boisseau,..	7,051	21,934	620 pour cent.
Patates,..... do ..	517	11,735	4,500 "
Orge,..... do ..	.....	2,552	25,000 "
Œufs,..... Douzaine ..	140	15,137	22,000 "
Beurre,..... lbs. ..	52,033	37,182	40 "
Bêtes, (à cornes).. No. ..	2,875	1,753	25 "
Cochons,..... No. ..	185	353	380 "
Laine,..... lbs. ..	6,879	5,549	62 "
Guenilles,..... lbs. ..	7,055	14,015	400 "
Bois de construction, pds, M.,..	195,573	230,735	240 "
Peaux crues, valeur,.....	$113	$203	360 "

On verra que cet état comprend presque chaque article de production agricole, et est un indice du trafic futur de la route. Je puis ajouter de plus que les articles périssables, pour consommation immédiate à Montréal, viandes et poisson frais, végétaux, fruits et lait, seront tous des *items* importants du trafic de route ; de même que le marbre, le foin pressé, le charbon de bois, le bois de chauflage, et les ouvrages en bois de moindre importance, pour lesquels le bois et l'eau offrent, sur cette route, les plus grandes facilités, et pour lesquels Montréal devrait être un marché d'approvisionnement, plutôt que de commande. Etant à proximité de cette ville, le fret de route, sur cette section, devrait être plus considérable et plus lucratif que sur des sections de la ligne de Tronc plus éloignées.

Dans le fret, en montant, l'épargne du temps et du charroi donnerait tout ce qui est nécessaire aux villages situés sur la ligne et au nord de la ligne du chemin de fer, et offrirait à ces comtés de nouveaux articles de consommation. Le prolongement de ce chemin jusqu'à Toronto et à la contrée située au nord-ouest de cette ville, donnera à cette ligne une préférence dans le commerce d'exportation de tout le rivage du nord du lac Ontario, durant la suspension de la navigation.

L'état mensuel des recettes du produit, à Montréal, fait voir que la plus grande portion arrive ici *avant* le 1er d'août, et est conséquemment le produit de l'année précédente, qui a été gardé durant l'hiver dans le Haut-Canada. Ce fait doit avoir une influence importante sur les affaires de fret des chemins de fer canadiens, et particulièrement de celui qui est en discussion, attendu qu'il sera le débouché d'hiver de la section la plus proche qui fournit maintenant un surplus important pour le marché. Qu'il soit ainsi employé, c'est ce dont il y a à peine à douter, par la raison qu'il mettra cette ville en état de devenir un marché aux produits perpétuel, et il faut

qu'elle le devienne pour maintenir une position en concurrence avec d'autres marchés, Boston, New-York, Philadelphie, Baltimore, qui tous maintenant se sont assuré une communication non-interrompue, pendant l'hiver, avec les régions à produits de l'ouest. Avec trois chemins de fer allant du Saint-Laurent dans les districts consommateurs de l'autre côté du 45e degré, il est impossible que cette ville puisse sans un tel chemin, subvenir à une demande ou commande continuelle, durant les cinq mois que le Saint Laurent est fermé. Les efforts de Montréal auront été dirigés jusqu'à présent vers la destruction de son commerce étranger, à moins qu'il ne se procure des " affluens " suffisants pour remplir le vide causé par les pompes aspirantes du sud. L'entreprise du chemin de fer ayant en vue l'Atlantique ne peut qu'avoir l'effet de détruire son indépendance comme port de mer.

Le surplus de la récolte de froment du Canada, en 1851, a probablement excédé cinq millions de minots, et comme la consommation doit avoir été à peu près le double de cette quantité, cette province est maintenant sur le pied de l'égalité avec les premiers Etats à blé de l'Amérique. Le Canada Occidental fournit non-seulement la totalité du surplus, mais encore un million de minots au moins, pour suppléer au déficit du Canada Oriental. Il ne peut donc pas y avoir de meilleur point à chercher que la section occidentale de cette province, ou un point qui offre autant d'attraits à Montreal. Contraint par la nature du climat de garder la plus grande partie de son surplus, garanti par le fleuve Saint-Laurent et le lac Ontario de l'empiètement des lignes américaines, tout l'espace de pays fertile, de Montréal à Guelph au moins, est placé dans des conditions avantageuses, à la portée de l'esprit d'entreprise de Montréal, durant ces mois, où toutes ses énergies peuvent se concentrer sur ce commerce. Il est besoin d'environ dix millions de minots de froment pour approvisionner les marchés à farines de la Nouvelle Angleterre et de la partie de New-York adjacente à la ligne du Canada. Or, en abandonnant les ports de mer de l'Atlantique et la partie du sud de la Nouvelle Angleterre et l'Hudson à d'autres routes, il reste encore ici, à nos portes, un marché suffisant pour notre présent surplus, un marché d'exportation et de consommation, et qui conséquemment, doit avoir, au moyen d'une communication immédiate par chemin de fer, un approvisionnement non interrompu, tiré du quartier le plus proche qui le puisse fournir. Ce quartier est le rivage du nord du lac Ontario, depuis Belleville jusqu'à Guelph. Les principaux produits agricoles de tout ce district peuvent être transportés par chemin de fer à un marché d'hiver. Le

présent hiver est le premier dans lequel il a été permis aux chemins à lisses de la ligne centrale de New-York de transporter du fret, franc de péage ; et suivant un journal de Buffalo, il s'amasse à ce point plus de fret que n'en peuvent transporter les lignes même les mieux équippées.

Relativement à ce sujet, je donne une liste des articles qui constituent le fret d'hiver, venant des rivages du sud des lacs Ontario et Erié à New-York, et des prix auxquels ces articles sont transportés à cette ville du cap Vincent, vis-à-vis de Kingston. Les prix sont pour cent livres, à moins d'une autre indication.

Peaux	77¼	cents	Whiskey	56¼	cents.
Volaille	82	"	Froment, Seigle, Pois, Fèves et Patates, le minot	21	"
Lard et bœuf en quarts	57	"	Blé-d'Inde	10	"
Do do frais	63¼	"	Orge	18	"
Pommes, vertes ou séchées	70	"	Graine de Trèfle et de Mil	16	"
Beurre et Fromage	64¼	"	Avoine	14	"
Sindoux et Suif	64½	"	Malt de Seigle	16	"
Oeufs	69¼	"	do d Orge	15	"
Cuir	60	"	Farine, le quart	70	"
Graine de lin	64¼	"			
Potasse et Perlasse	56¼	"			

Dans le Rapport de M. Shanly sur le chemin de Bytown et Prescott, se trouve l'apperçu suivant :—Plusieurs des principaux marchands de Toronto, Hamilton et autres villes croissantes du Canada Occidental, commencent à faire venir leurs marchandises par la voie de Boston, les amenant par entrepôts sur le chemin d'Ogdensburg. La quantité des marchandises ainsi amenées par débentures, et qui doivent être envoyées par contrats sur ce chemin, pendant cette saison, est immense. Il y a à Boston des transportateurs qui passent maintenant des contrats avec des marchands de Toronto et d'autres endroits du Haut-Canada, pour faire venir des marchandises directement d'Angleterre, à £5 par tonneau, et si elles sont amenées par le *steamer* à malles, comme " marchandises par exprès," à £8 le tonneau, livrables à Toronto, dans les seize jours après le départ de Liverpool. Si ce négoce peut se faire, de Boston, par Ogdensburg, et de là, par eau, à Toronto, à meilleur compte que par Montréal, et de là par eau, il est grandement temps que le chemin de Montréal et Kingston soit construit. La route d'Ogdensburg pour le fret à monter n'est pas nécessairement moins coûteuse que celle de Montréal, mais elle est plus prompte, et cet élément récent du *temps* empiète si rapidement sur l'ancien élément du coût, que dorénavant il faudra y faire plus d'attention.

Prenant une vue plus étendue de l'entreprise, et l'envisageant comme les grands ouvrages semblables qui relient les villes de l'At-

lantique et l'ouest sont envisagés,—comme le principal anneau qui lie Montréal avec ce grand centre de commerce, les lacs de l'ouest, nous pouvons la considérer comme se rattachant à notre grand système de canaux, tant parce que l'on peut prévoir une approche vers l'antagonisme, que parce qu'il ne peut être rendu justice à un de ces intérêts sans l'aide de l'autre. Le passage suivant est extrait du Rapport des Directeurs du chemin d'Ogdensburg, juin, 1850 ; " Il a été dit, l'année derniere, beaucoup de choses, au sujet d'un canal pour navires, du fleuve Saint-Laurent au lac Champlain, et il a été supposé par quelques-uns que si ce projet était mis à exécution, il serait préjudiciable aux intérêts de cette compagnie. Les opinions sont très partagées, quant à la possibilité de construire un tel canal ; mais qu'il soit praticable ou non, nous sommes persuadés, qu'il n'existe *aucune preuve* qu'un tel ouvrage doive être entrepris. Si un tel canal était fait, il aurait un effet avantageux, plutôt que détrimental sur notre chemin, *car il aiderait puissamment à amener le commerce de l'ouest dans cette direction.* Le commerce est toujours accompagné de voyages, et quelque fût le cours des effets, les voyageurs passeraient tous sur le chemin de fer. "

Les deux derniers paragraphes sont on ne peut plus dignes d'attention. Le chemin d'Ogdensburg ne peut être considéré comme un rival que pour les affaires locales de la ligne de Montréal et Kingston. Pour le commerce de l'ouest ce chemin est un puissant allié. Le combat entre le Saint-Laurent et le canal et le chemin de fer de l'Erié, comme l'observe M. l'ex-controleur Flagg, doit se livrer sur les lacs. S'il peut être conduit *dans* le Saint-Laurent, et qu'il doive s'arrêter ensuite à Ogdensburg, ce ne sera que parce qu'il *ne doit pas* arriver à Montréal. " Le commerce est toujours accompagné de voyages ;" les derniers sont le monopole des chemins de fer ; et l'on aurait pu ajouter avec raison, que le commerce *ne peut pas* se soutenir là où il n'y a pas de facilités pour voyager. Là où la concurrence est si étroite, quant aux prix, et le choix des routes si nombreux, de faibles considérations personnelles gouverneront les chargemens, et quand même il n'y aurait pas de risques attachés aux embarquemens par le Saint-Laurent, à l'époque précise où ces embarquemens sont le plus difficiles, (je veux dire en novembre,) à cette époque, le voyage par eau est désagréable, par terre, insupportable ; et le simple manque de chemins de fer pour les " voyages qui accompagnent le commerce," serait fatal à la route. Mais quand on désire que le vaisseau chargé à Chicago passe Buffalo et Oswego, et qu'on tente d'atteindre Montréal, la prudence décide en faveur des canaux de New-York, où une cargaison gelée peut être rechargée et transportée par chemin de fer.

Mais si, au moyen des chemins de fer du sud du Saint-Laurent, les approvisionnemens en gros de Montréal sont tenus au niveau d'été, et qu'il y ait pour le Haut-Canada un accès parfait à ces approvisionnemens, tout porte le marchand de l'ouest à maintenir ses comptes ici, plutôt que d'acheter dans les villes des bords de l'Atlantique. Ce que la ville est à la campagne, Montréal doit l'être à la province, et comme le marchand de campagne ne trouve pas qu'il soit de son intérêt d'importer son petit fond directement, de même les négocians provinciaux généralement trouveront qu'il est de leur intérêt de se rendre à leur métropole commerciale, pourvu qu'ils soient en état de le faire à des conditions aussi avantageuses que d'autres quartiers, parce que la métropole doit être par sa position le meilleur marché pour leurs consignations en échange, et parce que par là ils peuvent éviter les inconvéniens et le surcroit de dépense d'importations comparativement petites, sous des règlemens étrangers ; et enfin, parce que leurs intérêts sont protégés par des lois qui leur sont familières, et sur lesquelles il peuvent exercer quelque contrôle.

Si, en outre de son commerce direct par mer, de l'approvisionnement des Provinces inférieures, des chargemens pour la Grande-Bretagne et les Antilles, Montréal devenait un marché à farines pour la Nouvelle-Angleterre, et un dépôt pour ses manufactures, comme il devrait sûrement le devenir, (car la farine ne peut être livrée à aussi bon marché à aucun autre point aussi près de la Nouvelle-Angleterre, et les manufactures pour l'ouest ne peuvent être distribuées d'aucun autre point aussi rapidement et aussi amplement, et avec aussi peu de dommage par le rechargement et le charriage par terre), alors, soit que l'aide auxiliaire des lisses soit invoquée en un plus grand ou moindre degré, pour cette affaire de fret, le " voyage qui suit le commerce" doit être le profit sans partage de la ligne " vîte et sûre." Environ deux millions et demi de quarts de farine, plus de neuf millions de minots de froment, et sept millions et demi de minots de blé-d'Inde, sont allés chercher un marché à l'Est en 1851, par Dunkirk, Buffalo, Oswego et Montréal. Il a été prouvé que les marchés de la Nouvelle Angleterre peuvent être approvisionnés plus avantageusement par une route passant au nord du lac Champlain, que par une route qui passerait au sud de ce lac, parce que sur 400,000 quarts de farine qui sont descendus du lac Erié (par le canal de Welland,) dans le lac Ontario, 270,000 sont venus à Ogdensburg, et que 130,000 seulement se sont arrêtés à Oswego. C'était de la farine *américaine*, et tandis *qu'elle* passait presque à la vue de Montréal, pour se rendre à un marché, 259-

000 quarts de farine *canadienne* allaient à Oswego, et 30,000 quarts à Ogdensburg. Durant les trois dernières années, 800,000 quarts de farine canadienne, presque entièrement du lac Ontario, et deux millions et demi de minots de blé du Canada, des mêmes quartiers, sont allés à Oswego et à Ogdensburg.

D'un autre côté, les recettes de farine et de froment, à Montréal, comparées à celles de 1850, montrent une augmentation assez considérable, mais elles sont encore au-dessous des chiffres de 1845. Il y a aussi une augmentation considérable dans l'exportation de la farine, du maïs, du porc et du beurre, de Montréal dans les colonies de l'Amérique Britannique du Nord. Malgré cela, la moitié de la farine consommée dans ces colonies est importée de New-York et de Boston, la plus grande partie étant probablement de la farine canadienne du lac Ontario, envoyée par Oswego et Ogdensburg.

Au moment actuel, la farine est transportée par chemin de fer du cap Vincent, vis-à-vis de Kingston, à New-York, pour 3s. 6d. par quart. Tandis que ces mouvemens ont lieu autour de nous, tandis que l'ennemi s'approche de nous par *parallèles*, nous coupant les approvisionnemens qui nous appartiennent légitimement, et nous entourrent de nombreux rivaux, le chemin de Portland n'est à la veille d'être ouvert que pour trouver que, dans la saison même où le chemin de fer est le plus nécessaire, il sera impuissant; que tandis qu'à 24 heures de marche d'un engin à fret de Montréal, des centaines de milliers de quarts de farine, et toutes espèces de provisions et produits de la laiterie, sont emmagasinés dans le Haut-Canada, tous ces effets demeurent inaccessibles jusqu'à l'ouverture de la navigation, et alors très probablement il se trouvera qu'ils auront disparu durant l'hiver précédent, par chemin de fer, passant à Niagara, Rochester, Oswego, le cap Vincent et Ogdensburg. Un quart de farine peut être transporté par chemin de fer, de Toronto à un marché, dans la Nouvelle-Angleterre, pour environ 4s. courant, et nous ne saurions commencer trop tôt à considérer l'effet de l'achèvement des nombreux chemins qui lient notre frontière avec les ports de mer américains. On trouvera, je crois, que pendant tout l'hiver, il se fera de grandes et constantes affaires de fret sur ces chemins, dans presque tous les articles qui maintenant soutiennent la navigation, outre plusieurs autres pour lesquels la navigation est trop lente. Le jour où les affaires de l'ouest pouvaient être suspendues pendant cinq mois, est passé depuis longtems, et le jour où les affaires de ces cinq mois excèderont celles qui se font maintenant dans les sept mois d'été s'avance rapidement. Montréal devrait donc, s'il voulait retenir ses chalands, se mettre en communication directe et constante avec les

quartiers d'où il tire ses articles d'exportation et d'approvisionnement, et auxquels il envoie ses articles importés et ses manufactures. Quand le chemin de Portland sera ouvert, nous pourrons espérer de pouvoir fournir la moitié restante de la farine consommée dans les Colonies Inférieures, durant les mois d'hiver, ainsi qu'aux parties de la Nouvelle Angleterre où le transport d'autres quartiers est une affaire plus sérieuse que le tarif américain ; et enfin, nous pourrons espérer de charger de farine des vaisseaux du Maine, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, en échange pour du sucre, de la melasse, du café et des fruits des Antilles, ou des ports de l'Amérique du Sud. Mais comment fournirons nous la farine ? Car si Montréal prospère comme port de mer, nos vaisseaux devraient transporter ce qui arrive pendant que la navigation est ouverte ; sinon, nous n'oserons pas acheter, en face d'un marché en baisse, en novembre.

A l'égard des passagers et des malles, la nécessité qu'il y a que ce chemin soit construit sans délai est à peine moins urgente. Indépendamment des profits, il semble être demandé par une convenance nationale et par un orgueil national. Le voyage, entre la tête du lac Ontario et Montréal, est maintenant limité en hiver au minimum, et même ce voyage minime se fait par l'Etat de New-York. Il y a donc peu à s'étonner que, lorsque les deux sections de la province unie politiquement sont ainsi divisées physiquement, elles soient comme étrangères l'une à l'autre, quant à l'état commercial et social, et que la richesse et l'énergie croissante de la partie occidentale soient forcées de se jetter dans le giron d'étrangers et de rivaux. Il n'a pas été prouvé que cette préférence soit nécessairement inévitable ; car si Ogdensburg est une meilleure route que Buffalo ou Oswego pour le commerce de la Nouvelle-Angleterre, nous avons fait voir que Montréal n'est pas nécessairement inférieur à Ogdensburg. La prééminence de New-York ne peut pas servir de réponse, parce que les marchés qui sont plus prêts de Montréal que de New-York sont plus que suffisants pour la première de ces villes.

Dans très peu de temps, une demi-douzaine de chemins de fer, entre le lac Champlain et Portland, seront mis en communication directe avec le Saint-Laurent, à Montréal. Il sera de l'intérêt de ces chemins d'atteindre l'ouest par le Canada, préférablement à l'Etat de New-York, parce que la capitale de ce dernier Etat attirera à elle le trafic qui se fait à l'ouest du lac Champlain. La route du Canada a maintenant la sympathie, et s'il en était besoin, elle obtiendrait l'aide puissante des nombreuses corporations, représentant plusieurs millions de piastres, dont les chemins doivent encore se diriger vers le Saint-Laurent et vers Montréal, pour une grande partie de leurs affaires.

Statistique des Comtés du Haut-Canada, situés entre le Saint-Laurent et l'Outaouais, pour lesquels le Chemin de Fer de la Grande Jonction du Saint-Laurent et de l'Outaouais, avec son prolongement jusqu'à Perth, sera, en tout ou en partie, un débouché.

Comtés.	Population.	Terres occupées			Froment, minots.	Orge, minots.	Seigle, minots.	Pois, minots.	Avoine, minots.	Maïs, minots.	Sarrasin, minots.	Pommes de terre, minots.	Chevaux.	Aumailles.	Moutons.	Cochons.	Beurre, lbs.	Fromage, lbs.	Bœuf, lbs.	Porc, lbs.	Laine, lbs.	Etoffe foulée, verges.	Flanelle et Etoffe non foulée, verges.
		Acres cultivés	Acres incultes.	Valeur évaluée pour taxation, 1852.																			
				£ crt.																			
Leeds.....	30280	120923	226690	886504	238593	4155	14070	62225	249028	45253	19430	189319	7741	30119	34651	14633	753706	90720	3846	12843	90965	24809	50[illegible]91
Grenville...	20707	69872	128274	493946	119800	8001	14130	17006	207422	36742	26851	171571	4462	16144	18159	6788	515624	65184	1208	5304	53909	14345	33350
Dundas.....	13811	43645	111072	392670	111979	21432	9329	32868	155381	22111	17321	90977	3836	11982	15298	6740	358488	15918	1375	4849	50404	11618	24354
Stormont...	14643	44951	122682	460852	97429	3193	9040	39269	196447	17936	28359	96606	4415	13061	15790	8803	534305	20508	1524	3251	30945	9492	13943
Glengarry ...	17596	68018	183578	511327	142455	3534	730	49926	298402	10585	13236	109730	6095	16693	23683	13600	345453	97586	1799	5799	56114	19012	22822
Prescott....	10487	32920	80115	281420	44891	2110	1401	14067	123580	24663	4553	90491	2410	7165	8798	4333	190880	26935	774	3033	20481	12944	13762
Russell.....	287[illegible]	6025	37469	56520	9814	100	22	2579	19111	1853	289	17145	353	1742	1329	734	40245	1701	135	385	3557	468	2143
Carleton....	31397	91094	241944	1027270	224451	6587	16313	55954	369350	26379	11431	316077	5159	21532	18636	12546	588794	15894	2600	9482	62351	18723	4145
Lanark.....	27317	120073	245464	725181	179378	11079	4869	45223	288604	21035	14767	357137	5457	25557	35963	16373	654927	39444	2319	8235	88659	37980	58937
Renfrew.....	9415	36890	135159	161157	64141	2601	979	15069	129188	3185	759	130377	1232	7748	6609	4254	91436	4808	1776	2463	17519	2780	12639
	178523	634411	1512447	4496847	1232931	62792	70883	331186	2036513	209742	136996	1569430	41160	151743	178946	88304	4073858	378698	17356	55644	474904	152171	236389

Etat Comparatif des Exportations, par terre et par mer, du Canada, en 1851, indiquant les principaux articles.

Articles.	Par mer, de Montréal et Québec.	des Ports intérieurs.	Total.
Frêne de service,.....	$765,924	$65,992	$831,916
Bouleau noir,.....	14,896		14,896
Bouts de madriers,.....	18,464		18,464
Orme,.....	18,684		18,684
Chêne.....	196,420		196,420
Pin blanc,.....	189,876	14,620	204,496
Pin rouge,.....	1,518,528	160,884	2,095,644
Douves, d'étalon,.....	416,232		
Douves, autres,.....	64,488	16,524	81,012
Madriers et Planches,....	358,844	1,372	360,216
Membrures, Mâts et Barres d'anspect,.....	937,480	774,116	1,711,596
Lattes et bois de chauffage.	50,216	6,116	56,332
Bardeaux,.....	32,076	39,800	71,876
Vaches et autres bêtes à	260	20,732	20,992
cornes,.....	40	140,176	140,216
Chevaux,.....	200	185,848	186,048
Froment,.....	144,184	491,760	635,944
Farine,.....	1,450,148	1,181,484	2,631,632
Maïs,.....	26,056		26,056
Orge et Seigle,.....	440	75,596	76,036
Fèves et Pois,.....	40.208	41,588	81,796
Avoine,.....	2,272	135,708	137,980
Beurre,.....	19,5728	38,004	233,732
Œufs,.....		38,008	38,008
Laine,.....		41,896	41,896
Cuivre fin et grossier,....		42,752	42,752
Minerai de cuivre,.....	35,000	17,620	52,620
Non énuméré,.....	1,359,372	1,808,704	3,168,076
	7,836,036	5,339,300	13,175,336
Des ports intérieurs directement,.....	265,924		265,924
De Gaspé et New Carlisle.	221,116		221,116
	8,323,076	5,339,300	13,262,376

Les comptes-rendus des exportations intérieures sont très imparfaits, et ne correspondront pas avec les importations du Canada aux Etats-Unis.

On verra au bas, qu'il y a une exportation directe des ports intérieurs, qui n'est ni allée aux Etats-Unis, ni venue de Montréal et Québec. Il est à présumer que c'était une cargaison envoyée en mer de ports intérieurs, et dont il n'a pas été rendu compte à Montréal ou à Québec, quoiqu'un tel compte soit obligatoire pour toutes les embarcations de l'intérieur allant en mer.

ETAT COMPARATIF DES IMPORTATIONS par terre, par la voie des Etats-Unis, avec les importations par mer, par la voie du Saint-Laurent, en 1851, distinguant les principaux articles.

Articles.	Mer.		Tatal des importations par mer.	Importations par terre *viâ* E. U.	Total des importations par terre et par mer.
	Montréal et Québec.	Directement de la mer à des ports intérieurs.			
Thé, ...	$152.556	$15,528	$168,084	$893,216	$1,061,300
Tabac, ...	18,924		18,924	403,860	422,784
Manufactures de Coton, ...	2,218,364	799,968	3,018,332	565,124	3,583,456
do de Laine	1,719,872	581,944	2,301.816	439,260	2,741,076
Taillanderie, . .	1,237,340	389,868	1,627,208	318,844	1,946,052
Ouvrages en bois, .	11,612		11,612	53,724	65,336
Machines, . . .	6,764	88	6,852	85,768	92,620
Bottes et Souliers, .	6,512	356	6,868	42,592	49,460
Manufactures de Cuir, ...	26,196	26,960	53,156	47,388	100,544
Peaux crues, . .	1,164		1,164	89,204	90.368
Cuir, tanné, . . .	46,312	128	46,440	126,232	172,672
Huiles, non de palmier, ...	135,440	268	135,708	47.804	183,512
Papier, ...	53,180	12,048	65,228	32.996	98,224
Riz, ...	12,396		12,396	19,600	32,316
Sucre, ...	586,604	125,804	712,408	278.468	990,876
Melasse, ...	60,968		60,968	19,296	80,264
Sel, ...	23,792	2,188	25,980	79,816	105,796
Verre, ...	77,124	1,136	78,260	18,828	97,088
Charbon, ...	101,176		101,176	38.652	139,828
Fourrures, . . .	82,116	7,916	90,032	44,264	134,296
Manufactures de Soie, ...	401,904	5,588	407,492	80,768	488,260
do de Caoutchouc, ...	156	233,168	233,324	53,960	287,284
Matières colorantes,	38,916		38,916	12,680	51,596
Café, ...	13,632		13,632	116,988	130,620
Fruits, ...	53,552	752	54,304	81,144	135,448
Poisson, ...	71,260		71,260	17,544	88,804
Non énuméré, . .	4,159,580	940,608	5,100,188	4,780,372	9,880,560
	11,317,412	3,144,316	14,461,728	8,788,712	23,250,440
Marchandises en transit ou passage aux E. U.	755,588		755,588		755,588
	12,073,000	3,144,316	15,217,316	8.788,712	24,006,028

Le grande quantité de valeurs " non énumérées" fait que cet état n'est qu'approximatif, parce que l'énumération des importations par mer est beaucoup plus détaillée que celle des importations par terre, où, à quelques ports, il n'est fait aucune énumération des articles.

Etat montrant la valeur des Importations des Etats-Unis au Canada, aux principaux ports situés au-dessus de Montréal, en 1851.

PORTS.	Thé.	Tabac.	Manufactures de Coton.	Manufactures de laine.	Ouvrages en Fer.	Ouvrages en Bois.	Machines.	Bottes et Souliers.	Cuir, Manufacturé.	Peaux, crues.	Cuir, tanné.	Huil, non de Palm.	Papier.	Riz.	Sucre.	Mélasse.	Sel.	Verre.	Charbon.	Fourrures.	Soieries.	Manufactures de Caoutchouc.	Matières colorantes.	Café.	Fruits.	Poisson.	Non-énumeré.	Total.
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
Sault Ste. Marie,		16													8		92							4	20	4	1088	1232
Bruce Mines,			100		648		1670										96		820								3220	6360
Ooderich,	1416	524	1404	36	464	372		344		124	208	112	52	76	124	8	1612	52	84		16			76	68	12	8396	10580
Sarnia,	2128	996	2376	636	1408	864			1180		432	140	88	72	640	160	600	140						272	412	20	7404	19668
Sandwich,	3156	1472		740	6320	3824	4892	1020	72	96	1844	284	712	108	860	272	916	284	826	184	120	8	32	264	140	84	120388	148720
Chatham,																											43160	43160
Amherstburg,	1412	260	692	400	2066	744				2236					880									752			6480	15984
Rondeau,	2100	144	572	1692	1672			028	80		640		28	88	328	24	560	144	24		120	36	144	152	144	4	2612	11338
Stanley,	55296	22352	15280	13980	29004		12592	12376	2536	5960	4120				20324	292	7348							5072	8160		60400	270092
Burwell,	5740	1644	4560	1932	6436	1080	7050	2664	804	146	128	904	72		3044	184	1344	104	752	128	1052	632		208	480	312	10772	52384
Rowan,																											30996	30996
Dover,	9096	3472	6364	6608	6816	1452	1832		8976	2512	628	000	232	392	4524	272	1636	152	896		808	360	292	648	700	378	16616	73280
Dunnville,															3620												107220	110840
Colborne,	804	140	1116	356	1144	446		988			164	180	24	4	24	24	168	40	444				20	48	52	28	1760	7496
Fort Erie,	1096	704	2360	2392	4368	1680	818	576	188	20	2524	124	168	86	264	132	252	280	118	72		16	326	308	76	1092	9768	29256
Chippawa,															812												147232	148044
Stamford,																											21336	21336
Queenston,	1860	500	4036	4096	2708	980	1296		4836	904		256	472		32	32		428	52		756	140	32	36	380	1978	17512	43320
Niagara,	3868	828	2260	4088	2468										4500	264	272							848	512		18376	38084
Dalhousie,	8360	3432	15528	4012	9436			2496	168	156		1448	812	220	13872	1188	6040	220	2104		436		124	672	656	68	26536	97984
Hamilton,	154512	71288	171428	112792	118120					10808	27440		8676		57608		13288	9624		4668	19836			24352	12988	2584	229744	1049756
Oakville,	5080	1984	3428	876	1220	88		1418		14044		152	288	256	3844	116	2596	296	364		72		236	172	40		4192	40760
Credit,	2920	720	340	4	232			848	88			124		68	864	58	1608		152				20	128	100		504	8556
Toronto,	152820	56472								24676				4304	64140	1944	17092		24324					27228	25112		1127508	1525620
Whitby,	4058	2008	892	268	1636	320	1500		976	4612	20	60	760	200	280	28	4264	28	472	796			84	52	364	68	2612	26356
Darlington,	2080	1140	840	40	3608	88	36	412			768		180	136	352	16	1044	24	60		156	44	20	108	208		2716	14076
Newcastle,		40	36	588	576	48	248		524	200				20		4	396	48			16		24	24		32	1104	3928
Hope,	14184	5012		3728	9432	1244		1588	164		2928	624	864	300	2420	64	3804	784			956	284		860	952	172	20784	71728
Cobourg,	12828	4148	6584	12976	7596	1712	5872	1724	288	1820	1752		1000	360	3532	100	2912	828	940		704	324	1852	1156	2084	3288	49080	125460
Milford,	12	4													92	8	418								28		1024	1584
Wellington,	172		164	260	32	58	244	96		144			28	16	52	12	736	20	40		36		40		20		184	2352
Belleville,	17320	7388	8908	10132	8484	744	4472	2928	140	264	1552	968	1480	244	5696	204	3836		1308		764	432	1360	156	392		19352	98524
Napanee,	2308	816	3492	2244	1192	596	332		1284	480	604	576		48	344	156	1228	224	1092	44	220			124	48		3668	21120
Picton,	1932	796	6328	4932	1328			456		3872	516	104	548	60	2216	52	1518	156	732	1480	1940	136	232	108	180		13132	42732
Bath,	1540	648	1216	1572	452			140	440	132			116		808	20	684		284					40			1292	9384
Kingston,		2172													8160										2924		729676	743232
Gananoque,	796	388	332	224	76	708	448	364	24	268	8		4	28	32	32	304				92	32	16	32	56		1936	6200
Brockville,	31568	9752	17600	15888	8512	3752	4568	3736	2368	4352	2096	948	2980	424	280	140	1652	2220	1040	920	1684	984	764	752	1128	1084	20364	141556
Prescott,																											71824	71824
Elgin,	84	28	52	56					28																		860	1108
Mariatown,	1320	772													228	28	188							32			11564	14132
Diekeuson's Landing,	488	344																						32			6172	7036
Cornwall,	1180	824	412	1528	552	660	256		340		84	92			152					280				52			5540	11952
St. Regis,	20	32	24		8448	636			72		68								8			8				52	7600	16968
Dundee,	732	212	1016	5168	624	1248			528		320		48		20					124				4		12	4500	14556
Coteau du Lac,	332	40	500	424							332		52									56			16		548	2300
Total,	504096	204272	282260	214738	247080	22844	47440	34600	21084	77828	49176	7696	19684	7460	205276	5832	78700	16098	86736	8696	29784	3492	5620	64572	53420	11268	2993772	5258500

Etat montrant la quantité et la valeur des principaux articles exportés du Canada aux Etats-Unis, de ports situés au-dessus de Montréal, en 1851.

PORTS.	Alcalis—potasse et perlasse.		Madriers et planches.		Bardeaux.		Vaches et autres bêtes à cornes.		Chevaux.		Laine.		Blé.		Farine.		Orge et Seigle.		Fèves et Pois.		Avoine.		Beurre.		Œufs.		Valeur non énumérées.	Valeur totale.
	Quarts.	Valeur.	M. pieds.	Valeur.	Milliers.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Liv es.	Valeur.	Minots.	Valeur.	Quarts.	Valeur.	Minots.	Valeur.	Minots.	Valeur	Minots.	Valeur.	Quintaux.	Valeur.	Douzaines.	Valeur.		
		$		$		$		$		$		$		$		$		$		$		$		$		$	$	$
Sault Ste. Marie,																											10220	10220
Mines de Bruce,			16	160											5	20											67464	67644
Ooderich,			86	844													200	120	200	32							2268	3264
Sarnia,	763	18128	919	10224		792			20	800	4552	1188			1050	4200			88	48	1432	360	102	1632	3945	464	8008	45844
Sandwich,	21	632					217	2480	173	7488	1118	224			400	1600	566	420	451	336	435	104	67	936	10251	1024	24592	39836
Chatham,	21	420									5500	1076	27641	15992			1671	812					77	832			42664	79480
Amherstburg,	56	2460											45810	34356													6608	21268
Rondeau,											10283	2568	21997	12092													18936	85304
Stanley,	6	144	44	704			358	712	10	620	20608	3692	45243	29672	7525	25704	7809	3384	338	144	1318	344	178	1248			128180	132360
Burwell,					2348	4180																					16528	53480
Rowan,			7521	34080	91	220									758	2652											788	151404
Dover,	5	200	9271	59580	502	736			16	1140	3856	936	18590	10660	20139	77364											18272	76416
Dunnville,	192	4760	8696	25872	945	1180							19997	14996	2770	11080	513	256									168	944
Colborne,																	1529	776									17824	31276
Fort Erie,	3	72					100	1000	25	600			1300	1840	5	20	15175	8044	70	36	3500	916	56	800	1000	124	2060	7528
Chippawa,			322	2260	41	84	36	72	10	508	4091	1228					2649	1316									3296	28444
Queenston,			13	92	28	28	1611	18388	98	4888	4381	604	1724	1140							26	8					88	2088
Niagara,													2500	2000													2668	317296
Dalhousie,			601	4808									49654	37240	77880	272580											15992	353248
Hamilton,	165	3844	5752	42348	548	358					2688	1158	134970	107976	42417	168620	8642	9828	500	248	1779	1800	135	1080			572	122880
Oakville,			2637	15820							1318	328	99323	73052	8506	31896	1495	896			1270	316						181268
Credit,			1905	9524									45230	27136	51456	144976	1328	532									86584	327368
Toronto,		980	4530	35300				764					54902	41700	44560	162040											1964	201164
Whitby,	305	6100	4541	45408	1502	2258	100	400	6	420			50185	31736	29514	109196	2400	1200	780	320	8010	2164					188	29950
Darlington,			1128	7480	338	508							8573	3804	4166	15400			360	404	7286	2176					428	12516
Newcastle,			43	260			4	80					19277	11600					416	168						108	3444	10040$
Hope,			6050	38348	1982	3312	127	2860	8	480			12864	8060	10709	42496	583	308	660	340	90	24	59	628			12372	71612
Cobourg,			1120	8612	122	768	31	2620	41	4180	13615	10476			8056	31776			524	588				220			8884	10480
Milford,			11	64			30	480	8	460	104	32	40	28					325	132	125	32	33	364	63	4	284	22884
Wellington,															208	832	10773	5800	34736	15936			2	32			5440	147368
Belleville,	68	1904	14578	116404	166	432							12723	2744	2589	9908	4804	1996	11727	5196	13803	3316	2	28			672	43196
Napanee,			4206	84012													13485	6584	3037	1484	1588	444					1400	17808
Picton,			357	2376			107	84							8	28	1312	5856	13735	7376	1562	392		296			184	21428
Bath,			626	4108											212	848	32289	6308	7822	3652	23824	6428					290020	421016
Kingston,			8202	63948	850	2420	3499	30072			169	3848	3518	2440	4096	13948	6518	3036	4438	2176	32072	8496			3225	612	1396	6320
Gananoque,			23	232	100	200	350	2400	20	1200			250	188							410	104	50	600			13118	70648
Brockville,							2181	29804	336	22068	1125	244	9	8	103	356	491	244	746	228			428	4472	752	76	14080	32960
Prescott,	89	2492	404	1192	200	200	248	3216	28	1956	8720	1904			104	472			253	192	15623	4268	274	2988			1112	4784
Elgin,							66	936	4	200											3452	864	145	1604	700	68	852	24008
Mariatown,	12	280					767	4488	116	7404			145	116			10821	5420	542	252	7621	1960	261	3100	1000	76	1960	4132
Dickenson's Landing,			13	56			203	1400											229	112	2332	568	2	24	150	12	620	10236
Cornwall,							280	3472	57	3248	5552	1388	170	120					392	208	4726	1180					908	8292
St. Regis,							120	944	218	4228			208	124					53	16	488	72					3508	12944
Dundee,					38	32	235	1632	168	2808	42	8	438	272			1373	428	488	152	15746	4060	4	44				8824
Coteau du Lac,									99	4884	667	168									10900	3772						
		42416		564118		17704		108284		69640		31068		471092		1127112		63444		39764		44200		20928		2568	848708	3451044